Enciclopedia Ilustrada de la

AVIACION

195 175 PTAS



La Aéronavale de posguerra ■ EMBRAER Bandeirante
Escuadrones de la RAF ■ Fuerzas Aéreas: US Marine Corps (2)

Editorial Delta, S.A.

La guerra fría

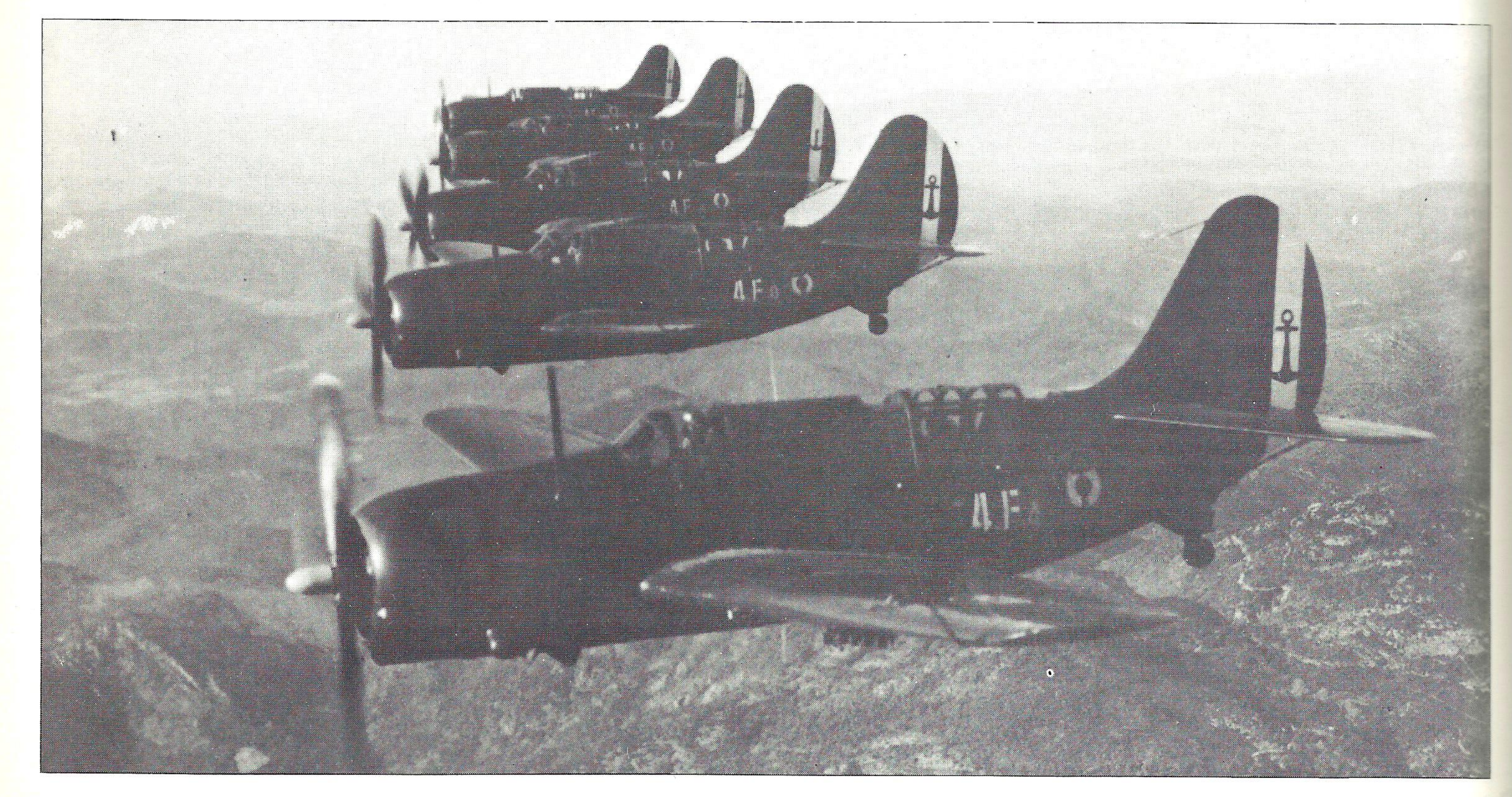
La Aéronavale de posguerra

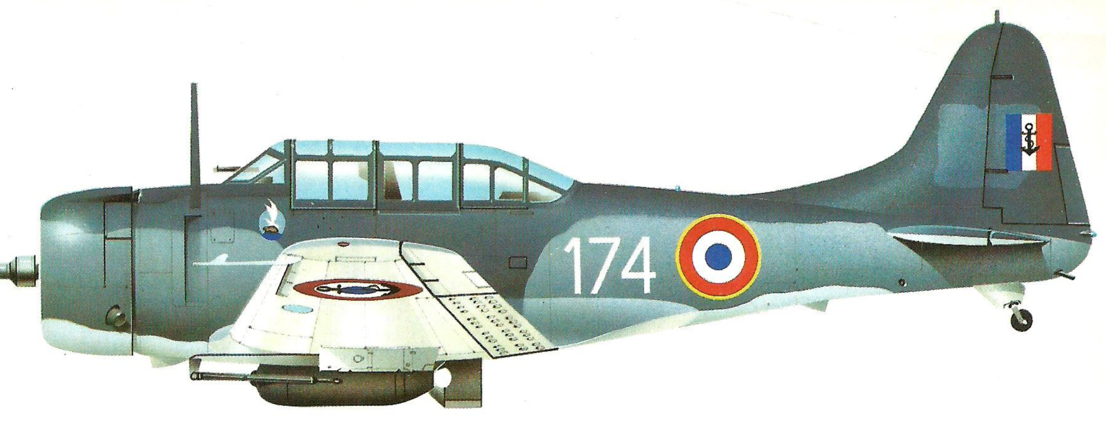
Desde marzo de 1947, en que los Dauntless del *Dixmude* efectuaron sus primeras salidas sobre Indochina, hasta noviembre de 1983, cuando los Super Etendard del *Foch* atacaron posiciones hostiles en Líbano, la Aéronautique Navale ha jugado un papel nada desdeñable en defensa de los intereses nacionales franceses en todo el mundo.

La presencia de Francia en los océanos del mundo está asegurada por los aviones de la Aéronautique Navale, decorados con la escarapela *bleu-blanc-rouge* con el ancla sobreimpuesta. Para conseguirlo, la Marine Nationale dispone de un portahelicópteros y de dos pequeños pero eficientes portaviones convencionales. Su primer portaviones nuclear, el *Charles de Gaulle*, será botado al agua en 1986 y está previsto que un segundo le siga en un plazo de cinco años. El componente aeronáutico de la Marine Nationale, conocido a nivel popular como Aéronavale, está actualmente compuesto por *l'aviation embarquée et le groupe des porte-avions, l'aviation de patrouille maritime, les formations écoles y les escadrilles et formations de servitude*. En el presente y breve repaso de las actuaciones de la Aéronavale desde comienzos de la guerra fría sólo se tratará del primer elemento, la aviación embarcada y el grupo de portaviones.

Al ser comisionado el *Béarn* de 28 000 toneladas (un portaviones de cubierta completa obtenido por la conversión de un acorazado a medio construir) en mayo de 1927, Francia se convirtió en la cuarta nación mundial poseedora de un portaviones, lo que permitió a su Aéronautique Navale adquirir una modesta experiencia en el empleo de aviones desde el mar. Sin embargo, cuando estalló la II Guerra Mundial estaban todavía en proceso de construcción dos portaviones diseñados expresamente como tales (los *Joffre* y *Painlevé*) y el viejo *Béarn* sólo podía servir para transportar a Francia los aviones adquiridos en Estados Unidos. En consecuencia, las escuadrillas aeronavales francesas fueron asignadas a bases en tierra durante la «falsa guerra» y posteriormente se distinguieron en ataques de bombardeo contra puentes, en un fútil intento por detener la invasión alemana de 1940. Con sus escuadrillas diezmadas durante la batalla de Francia y el *Béarn* estacionado en las Antillas francesas por el resto de la guerra, la Aéronautique Navale no poseyó aviones embarcables hasta 1944, en que Estados Unidos le su-

Las operaciones de la Aéronavale durante la posguerra se caracterizaron por el empleo de material de vuelo estadounidense, gran parte del cual se consiguió cuando Estados Unidos comenzó a comprender la importancia de los esfuerzos franceses en Indochina. Los aviones de la fotografía son cinco Curtiss SB2C-5 Helldiver de la Flotille 4F.





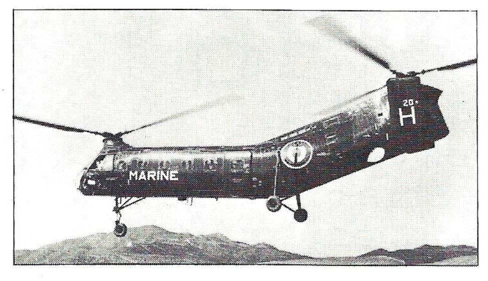
Un Douglas SBD-5 Dauntless de la Flotille 4B. Estacionada en Cognac en enero de 1945, esta unidad proporcionó apoyo aéreo a las unidades aliadas empeñadas contra las bolsas de resistencia alemanas en la costa atlántica. Embarcados en el portaviones de escolta *Dixmude* en 1947-48, los Dauntless llevaron a cabo salidas de bombardeo en Indochina.

ministró Douglas SBD-5 para sus Flotilles 3B y 4B. Tras entrenarse en Marruecos, estas dos unidades se trasladaron al sudoeste francés, desde donde proporcionaron apoyo aéreo a los ejércitos aliados que operaban en las costas del Atlántico hasta la rendición alemana. Mientras tanto, el gobierno francés había iniciado conversaciones con Gran Bretaña para la obtención de los portaviones necesarios para cubrir las amplias responsabilidades francesas en los océanos y también en sus numerosas colonias en África y Asia.

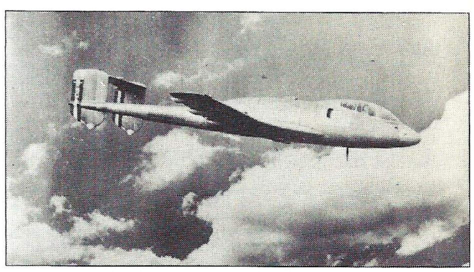
Renacimiento

El primero de esos portaviones británicos, el de escolta de 9 000 toneladas HMS *Biter*, fue rápidamente reacondicionado y, tras ser rebautizado *Dixmude*, entró en servicio con los franceses el 9 de abril de 1945. Al poco tiempo, Gran Bretaña suministró un lote inicial de 48 Supermarine Seafire Mk III para la formación de una unidad de caza, la Flotille 1F, y entrenó un núcleo de tripulaciones francesas para operaciones embarcadas. Más aún, en agosto de 1946 una serie de negociaciones para la consecución de un portaviones más capaz dieron como resultado la cesión del de 13 190 toneladas HMS *Colossus*, que se convirtió en el *Arromanches* de la Marine Nationale. El *Dixmude* acabaría su carrera como cuartel flotante, en tanto que el *Arromanches* fue finalmente adquirido por Francia en 1951.

Mientras la disponibilidad del *Dixmude* y el *Arromanches* permitió a la Aéronautique Navale iniciar despliegues regulares en el mar con sus tres *flotilles* de aviones norteamericanos y británicos, ello no fue sino una medida interina hasta que entrasen en servicio buques y aviones de construcción francesa. A tal efecto, el parlamento francés autorizó en 1947 la construcción de un portaviones de 18 500 toneladas al tiempo que se encargaban prototipos de aviones embarcados, tanto con planta motriz de émbolo como de reacción.



La Aéronautique Navale, que comenzó a operar con los helicópteros Bell Modelo 47D en 1951, se convirtió en uno de los principales abogados de los aparatos de alas rotativas. De agosto de 1956 a febrero de 1960, durante la guerra de Argelia, la Flotille 31F utilizó helicópteros birrotores Vertol H-21C.



Concebido en el marco de un ambicioso programa de reequipamiento en la posguerra, el cazabombardero embarcado, con motor de émbolo, SNCASO S.O.8000 Narval voló por primera vez en abril de 1949. Obsoleto desde el momento de su nacimiento, el S.O.8000 no llegó a ser producido en serie (foto Bruce Robertson).

Los SNCAC N.C. 1070 y SNCAN Nord 1500 (puestos en vuelo en mayo y julio de 1947, respectivamente) eran ambiciosos bombarderos bimotores con dos radiales SNECMA 14R de 1 600 hp unitarios; más inusual todavía era el N.C. 1071, un desarrollo del N.C. 1070 con los motores de émbolo sustituidos por otros tantos turborreactores Rolls-Royce Nene, que voló por primera vez el 12 de octubre de 1948. El cazabombardero bifuselaje SNCASO S.O. 8000 Narval estaba propulsado por un motor Arsenal 12H (Jumo 213) de 2 250 hp y realizó su vuelo inaugural el 1 de abril de 1949. Durante ese mismo año alzaron el vuelo tres tipos de cazas, cada uno con su torborreactor Rolls-Royce Nene: el SNCAC N.C. 1080 el 29 de julio, el Arsenal VG 90 el 27 de setiembre y el SNCAN Nord 2200 el 16 de diciembre. Sin embargo, se trataba de programas demasiado ambiciosos para un país que comenzaba a recuperarse de las heridas de la guerra y enfrentado a una cruenta guerra colonial en Indochina. En consecuencia, la construcción del portaviones no llegó a comenzar y ninguno de los aviones fue puesto en producción. En vez de eso, una vez que Estados Unidos comprendió que la guerra de Indochina no sólo era un conflicto colonial, sino una lucha por contener a los comunistas en el Sudeste Asiático, Francia obtuvo cazas Grumman F6F-5, bombarderos en picado Curtiss SB2C-5 Helldiver y dos portaviones ligeros, el USS *Langley* en 1951 y el USS *Belleau Wood* en 1953.

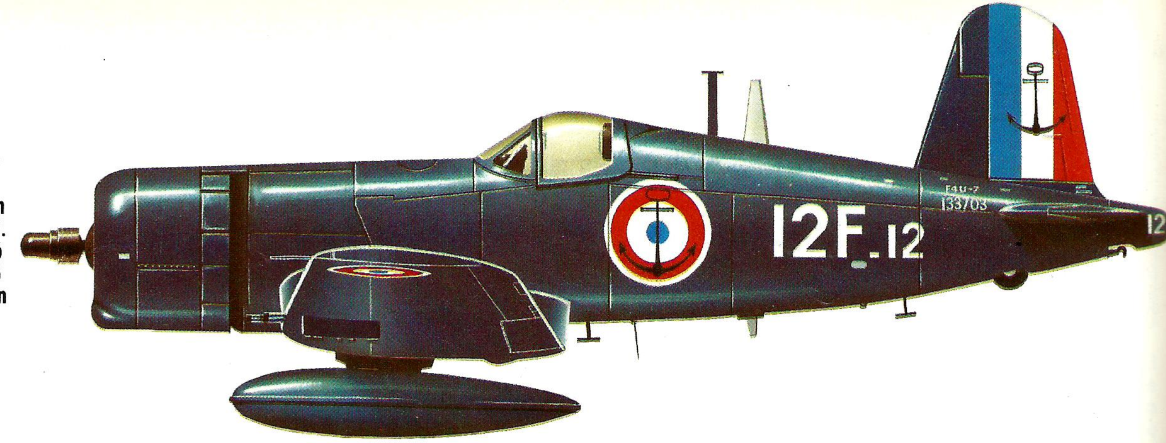
La Aéronavale va a la guerra

Durante la primera fase del conflicto en Indochina, la ausencia de aeródromos capaces de acomodar aviones de combate obligó a confiar en los portaviones que, en aguas del mar de China Meridional, pudiesen proporcionar apoyo aéreo en zonas no accesibles a los aparatos basados en tierra del Armée de l'Air. Con nueve bombarderos en picado Douglas SBD-5 de la Flotille 3F, el *Dixmude* llegó al largo de Indochina Meridional en marzo de 1947. Sus aviones comenzaron a operar desde Tan Son Nhut el 11 de marzo y llevaron a cabo las primeras acciones desde el propio portaviones cinco días después. La puesta de largo operacional de la aviación embarcada francesa (durante la cual la Flotille 3F efectuó más de 200 salidas y lanzó 65 toneladas de bombas) fue, sin embargo, de corta duración; cuatro semanas después, el *Dixmude* y sus aviones hubieron de regresar a Francia debido a una importante avería en la catapulta del buque. Tras ser reparado, el viejo portaviones de escolta y los SBD-5 de la Flotille 4F operaron al largo de las costas de Indochina entre octubre de 1947 y marzo de 1948. Su puesto en la primera línea de fuego fue ocupado más tarde por portaviones ligeros y él se convirtió en un transporte de aviones (notablemente durante el verano de 1950, para re-



Al igual que otras fuerzas aéreas embarcadas de posguerra, la Aéronavale hizo un amplio uso de los helicópteros. Los primeros desarrollos emprendidos por Sikorsky dieron paso al S-58, que fue construido por Sud-Aviation como el HSS-1. En la fotografía aparecen dos ejemplares de este modelo a bordo del portahelicópteros *Jeanne d'Arc* (foto Bruce Robertson).

Última versión del famoso caza embarcado, el Chance Vought F4U-7 Corsair fue construido expresamente para equipar a unidades de la Aéronavale. El avión de la ilustración lleva los distintivos de la Flotille 12F. Formada en 1948, esta unidad utilizó sucesivamente los Seafire III y F6F-5 Hellcat antes de recibir los Corsair en junio de 1953.



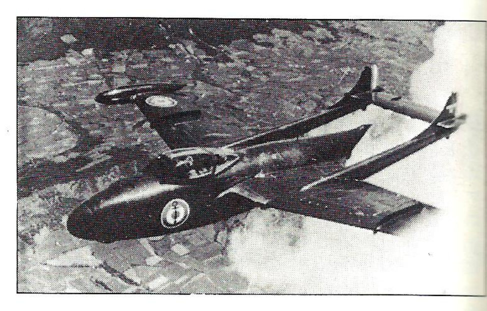
coger los primeros Hellcat y Helldiver estadounidenses destinados a la Aéronavale).

El *Arromanches*, que arribó por primera vez frente a las costas de Indochina en noviembre de 1948, efectuó en la zona cuatro períodos operacionales, como sigue: entre noviembre de 1948 y enero de 1949 con los Dauntless de la Flotille 4F y dos Seafire Mk XV (parte del segundo lote de Seafire Mk III y Mk XV adquiridos a los británicos); entre setiembre de 1951 y febrero de 1952 con los Hellcat de la Flotille 1F y los Helldiver de la Flotille 3F; entre setiembre de 1952 y febrero de 1953 con los SB2C-5 de la Flotille 9F y los F6F-5 de la Flotille 12F; y entre setiembre de 1953 y mayo de 1954 con los Helldiver de la Flotille 3F, los Hellcat de la Flotille 11F y los helicópteros Sikorsky S-51 de la Escadrille 58S. Durante su último crucero operacional, sus aviones actuaron frecuentemente desde bases en tierra y sus tripulaciones se distinguieron por su capacidad (al precio de cuatro hombres y cinco Hellcat) en apoyo de los defensores de Dien Bien Phu hasta el final.

El tercer portaviones utilizado durante la guerra de Indochina fue el *La Fayette* (ex USS *Langley*, que había sido cedido por EE UU en junio de 1951). Llegado a la zona, sin aviones, el 9 de abril de 1953, este buque embarcó las Flotilles 9F (SB2C-5) y 12F (F6F-5) pero permaneció en el área de operaciones durante sólo cinco semanas. De forma parecida, el único despliegue del *Bois Belleau* (ex USS *Belleau Wood*, cedido por Estados Unidos en setiembre de 1953) fue de corta duración: enviado a Indochina con Hellcat y Helldiver de refresco para las unidades existentes y con helicópteros Piasecki HUP-2 para la Escadrille 23S, el *Bois Belleau* operó brevemente con los SB2C-5 de la Flotille 3F, entre abril y setiembre de 1954. Además, otra unidad embarcada, la Flotille 14F, fue enviada a Indochina sin aviones. Equipada en campaña con Vought AU-1 Corsair ex US Marine Corps, esta unidad comenzó a operar desde el aeródromo de Bac Mai el 25 de abril de 1954. Dos semanas más tarde cayó Dien Bien Phu y concluyó la implicación francesa en Indochina.

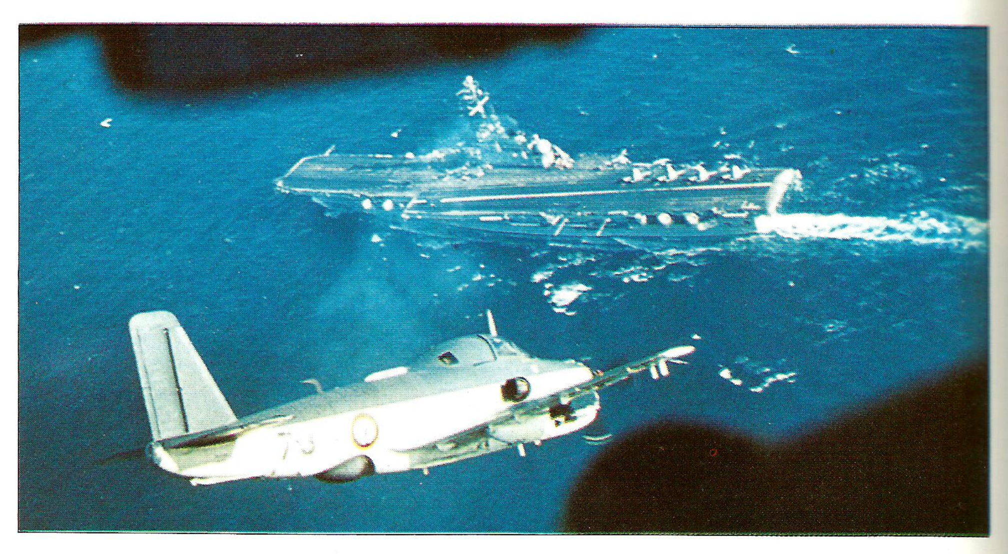
A mediados de los años cincuenta, la Aéronavale puso en servicio otros dos modelos norteamericanos veteranos de guerra, el Vought F4U-7 Corsair y el Grumman TBM-3 y TBM-3W2 Avenger, per no llegó a emplearlos en el Sudeste Asiático. Ambos modelos habían remplazado a los Hellcat y Helldiver a bordo de los portaviones franceses cuando la Aéronautique Navale se unió al Armée de l'Air, y a la Royal Air Force y el Arma Aérea de la Flota británica, para la operación «Musketeer», la intervención en el canal de Suez en 1956. Francia y Gran Bretaña habían comenzado a preparar una operación militar para devolver el control del canal de Suez a una compañía franco-británica, una vez que el 29 de julio de 1956 el presidente egipcio Gamal Abdel Nasser anunciase la nacionalización del Canal. Mientras se elaboraban esos planes, Israel, con apoyo de Francia, decidió montar un ataque preventivo contra Egipto, que comenzó el 29 de octubre. Por entonces, Francia y Gran Bretaña habían reunido sus fuerzas en el Mediterráneo Oriental y el 30 de octubre los dos aliados enviaron un ultimátum a los gobiernos de Israel y Egipto en el que se anunciaba su intención de enviar fuerzas al canal de Suez. Israel, actuando en colusión con Francia, aceptó el ultimátum pero Egipto lo rechazó.

La RAF comenzó a bombardear instalaciones militares egipcias en la noche del 31 de octubre, y los aviones tácticos y embarcados franco-británicos pasaron a la ofensiva el amanecer. Tropas francesas y británicas fueron desembarcadas y lanzadas en paracaídas en Port Said el 5 de noviembre y, tras alcanzar sus objetivos iniciales, se desplazaron rápidamente por las orillas del Canal. Sin embargo, presiones de EE UU y la URSS forzaron a un alto el fuego al cabo de dos días, y las fuerzas británicas y francesas abandonaron suelo egipcio el 23 de diciembre. Durante la operación «Musketeer», la Aéronavale contribuyó con dos de sus portaviones, el *Arromanches* y el *La Fayette*, con un total de 36 Corsair de las Flotilles 14F y 15F, cinco TBM/3S/TBM-3W2 de la Flotille 9F y cuatro helicópteros de salvamento HUP-2. Mientras los Avenger se dedicaron a la protección de la flota conjunta, los Corsair llevaron a cabo salidas antibuque, incursiones contra aeródromos y puntos fuertes egipcios, y apoyaron con eficacia a los paracaidistas franceses. En el proceso, hundieron un patrullero egipcio y destruyeron numerosos aviones en tierra, si bien un F4U-7 se perdió en combate (el piloto murió) y otro Corsair resultó destruido en un accidente operacional.



El de Havilland Sea Venom fue el primer caza a reacción de la Aéronavale. Construido bajo licencia con la denominación de Aquilon, este modelo sirvió con la Aéronavale en un total de 101 ejemplares y durante un período de nueve años que comenzó en 1955 (foto Bruce Robertson).

Durante los combates en Argelia (de 1954 a 1962), los Corsair de la Aéronautique Navale fueron profusamente utilizados para proporcionar cobertura a las fuerzas que operaban contra los nacionalistas argelinos. Muchas de esas operaciones, en las que los Corsair emplearon incluso misiles filoguiados contra objetivos difíciles (tales como centros de mando situados en el interior de cuevas), se efectuaron desde bases en tierra. En algunos casos, empero, los F4U-7 actuaron desde los portaviones a fin de simultanear las operaciones con el entrenamiento a bordo. Tras la concesión de independencia a Argelia, los Corsair no eran prácticamente necesarios; sus prestaciones, que les habían convertido en excelentes máquinas antiguerrilla, eran insuficientes en el caso de conflictos convencionales a gran escala. Por fortuna, la Aéronavale había comenzado a recibir material más moderno.



El Breguet Alizé número 73 se aproxima al *Foch*, uno de los dos portaviones en servicio con la Aéronavale. Gracias a que su equipo electrónico ha sido modernizado en diversas ocasiones, el Alizé es todavía una eficaz plataforma antisubmarina, a pesar de sus años (foto Bruce Robertson).



El Vought F-8E (FN) Crusader, que actualmente sólo equipa a la Flotille 12F, es una versión del famoso caza supersónico embarcado desarrollada en exclusiva para las necesidades francesas. El Crusader entró en servicio con el Aéronavale en 1964 y se espera que siga en activo hasta mediados de los años noventa.



Dados de baja en su cometido original de interdicción, los pocos Dassault-Breguet Etendard IVM supervivientes son empleados por la Flotille 16F como aviones cisterna. En la fotografía aparece uno de estos aviones con el depósito ventral de repostaje de carburante en vuelo (foto Peter R. Foster).



Para entrar a sus futuros pilotos navales, la Aéronavale adquirió 30 Fouga Zéphir, una versión del Magister del Armée de l'Air equipada con aterrizadorés reforzados, grancho de apontaje y cabinas con cubiertas deslizables. Este modelo sigue en activo en la Escadrille 59S (foto Peter R. Foster).

Aunque inicialmente progresó con lentitud debido a restricciones financieras y los elevados costes de las guerras de Indochina y Argelia, la modernización de la Aéronautique Navale recibió un importante impulso en 1955, cuando se autorizó la construcción del *Clemenceau*. Botado en diciembre de 1957 y alistado en noviembre de 1961, este portaviones incorporó desde el principio características modernas, como cubierta angulada a 8°, dos catapultas de vapor y sistema de apontaje por espejo. El grupo aéreo previsto consistiría de dos escuadrones de caza y ataque con 24 aviones, un escuadrón antisubmarino con 12 aviones y un destacamento de helicópteros antisubmarinos y de salvamento. Con un desplazamiento estándar de 22 000 toneladas, el *Clemenceau* era notorio por su velocidad sostenida de 32 nudos y por su cubierta de vuelo, inusualmente larga para un buque de su desplazamiento (257 m comparados con los 277 m de los portaviones estadounidenses de la clase «Essex» modernizada, cuyo desplazamiento era superior en un 50%). Un buque gemelo, el *Foch*, se alistó en julio de 1963. Además, el *Arromanches* fue reformado entre 1957 y 1959, y recibió una cubierta angulada a 4° y sistema de apontaje por espejo, lo que le permitió operar con aviones antisubmarinos Breguet Alizé y entrenadores a reacción Fouga Zéphir hasta ser dado de baja en 1964. Finalmente, el *Jeanne d'Arc* fue botado en diciembre de 1961. Concebido para servir primordialmente como buque escuela, el *Jeanne d'Arc* fue equipado con una cubierta de vuelo de 62 m, de modo que en casos de emergencia puede operar como plataforma de helicópteros de asalto anfibio. En ese caso, puede acomodar a un total de ocho helicópteros y 700 infantes de marina. A raíz de la disponibilidad de estos buques modernos, el *La Fayette* fue devuelto a la US Navy en setiembre de 1960 y el *Bois Belleau* le siguió en marzo de 1963.

Modernización

Incluso antes de haber iniciado la modernización de su flota de portaviones, la Aéronautique Navale emprendió la adquisición de aviones más adecuados. En una primera fase se obtuvieron entrenadores ligeros a reacción Fouga Zéphir y aparatos antisubmarinos propulsados a turbohélice Breguet Alizé, al tiempo que se encargaban cazas todotiempo a reacción SNCASE Aquilon para remplazar a los Avenger y Corsair. SNCASE produjo un total de 101 Aquilon, una versión construida bajo licencia del de Havilland Sea Venom, que sirvieron con la Aéronavale de 1955 a 1964, lo que comprendió operaciones de combate en Argelia. Por su parte, el Alizé entró en servicio con la Aéronavale en 1959; unos 30 ejemplares de los 87 producidos equipan todavía en la actualidad un par de *flotilles* y una *escadrille*. También en activo todavía, los supervivientes de los 30 Zéphir son variantes navalizadas con capacidad de apontaje del entrenador ligero a reacción Magister del Armée de l'Air.

En la segunda fase de modernización tocó el turno a los primeros aviones de reacción, pues la Aéronautique Navale adquirió 42 cazas supersónicos Vought F-8E (FN) Crusader, que le fueron entregados en 1964-65, y 90 cazas de interdicción Dassault Etendard IVM y aparatos de reconocimiento Etendard IVP. Desplegados inicialmente en un par de escuadrones (las Flotilles 12F y 14F), los Crusader han sido progresivamente modernizados y equipados para lanzar misiles Matra 530 y Matra Magic desde los afustes laterales del fuselaje en vez de los Sidewinder originales. En la actualidad, los Crusader equipan únicamente a la Flotille 12F, pero puede ser que sigan en servicio con la Aéronavale hasta mediados de los años noventa.

El Etendard IVM, de concepción autóctona, entró en servicio con la Flotille 15F durante la primavera de 1962 y posteriormente equipó también las Flotilles 11F y 17F. Además de su armamento normal, estos aviones pueden llevar el depósito ventral Douglas de repostaje de carburante a otros aviones. Debido a esa capacidad, unos pocos aviones de este tipo sirven todavía con la Flotille 16F como cisternas para los Etendard IVP, Super Stendard y Crusader que operan desde los *Clemenceau* y *Foch*. Otros ejemplares vuelan aún en la Escadrille 59S como entrenadores junto a los Zéphir y algunos Alizé.

Tras considerar la adquisición de una versión del franco-británico SEPECAT Jaguar o de algún avión estadounidense (el Vought A-7E Corsair o el Douglas A-4M Skyhawk) para sustituir a los Etendard y Crusader, los marinos franceses decidieron en enero de 1973 proceder con el desarrollo del Super Etendard. Las principales mejoras respecto del Etendard residen en la planta motriz (el Atar 08B de 4 400 kg de empuje fue sustituido por el Atar 8K-50 de 5 110 kg de empuje), la aviónica (que en el Super Etendard incluye un radar multimodo Thomson-CSF Agave, un presentador frontal de datos, una plataforma de navegación inercial y un sistema de lanzamiento de armas SAGEM-Kearfott) y en la optimización de los dispositivos de alta sustentación. Más aún, además de su armamento convencional el Super Etendard puede llevar un misil antibuque AM.39 o un arma nuclear táctica AN.52; también es posible que este modelo sea modificado para poder utilizar el misil de crucero ASMP, con ojiva nuclear. Entregado en primer lugar a la Flotille 11F en setiembre de 1978, este probado avión de interdicción (aparatos argentinos tomaron parte en la guerra de las Malvinas en 1982, aviones franceses llevaron a cabo salidas de represalia sobre Líbano en 1983 y cinco vendidos a Iraq operan regularmente en el golfo Pérsico) es el avión más avanzado en servicio con la Aéronavale. Seguirá en activo hasta bien entrados los años noventa, en que puede ser sustituido por la prevista versión embarcada del Dassault-Breguet Rafale.

En la actualidad, Francia posee la segunda mayor fuerza aérea embarcada del mundo. Sus elementos operacionales embarcados comprenden siete unidades de ala fija: las Flotilles 11F y 14F (con base en Landivisiau) y la Flotille 17F (Hyères-le-Palyvestre) están equipadas con Super Etendard (algunos de los cuales están destinados a utilizar el misil nuclear ASMP); la Flotille 12F (Landivisiau) con Crusader; y la Flotille 4F (Lann Bihoué) y Flotille 6F (Nîmes-Garona) ambas con Alizé. Este servicio dispone asimismo de cinco unidades de helicópteros: la 31F antisubmarina con Westland Lynx en Saint-Mandrier, la 34F antisubmarina con Lynx en Lanvéoc-Poulmic, la 32F antisumarina con Aérospatiale Super Frelon en Lanvéoc-Poulmic, la 33F de transporte con Super Frelon en Saint-Mandrier y la 35F antisubmarina y de salvamento con Lynx y Aérospatiale Alouette III en Lanvéoc-Poulmic. Además, una unidad de entrenamiento (la Escadrille 59S) de Hyéres-le-Palyvestre utiliza aparatos Etendard IVM, Alizé y Zéphir.

El mayor helicóptero construido en serie en la Europa Occidental, el Aérospatiale Super Frelon desempeña principalmente cometidos antisubmarinos con la Aéronavale. Utiliza equipos de sonar y de contramedidas de minado.



EMBRAER Bandeirante

Sin duda alguna, el EMBRAER Bandeirante se ha convertido en uno de los biturbohélices ligeros de mayor éxito del mundo. A finales de 1984 se habían entregado alrededor de 450 ejemplares, destinados a cometidos civiles en Brasil y otros 23 países, así como a tareas militares en naciones como Chile y Uruguay.

EMBRAER son las iniciales de la Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. Como tal compañía nació el 19 de agosto de 1969 y en la actualidad no sólo construye el Bandeirante, sino también el avión agrícola Ipanema, el entrenador militar a turbohélice Tucano y, en calidad de poseedora de las licencias de Piper Aircraft, prácticamente todos los modelos Piper, tanto como bimotores. En realidad, EMBRAER se formó en torno al proyecto Bandeirante, con un 51% de las acciones en poder del gobierno brasileño, y en la actualidad emplea a un total de 7 400 obreros en su factoría principal de São José dos Campos, en el estado de São Paulo.

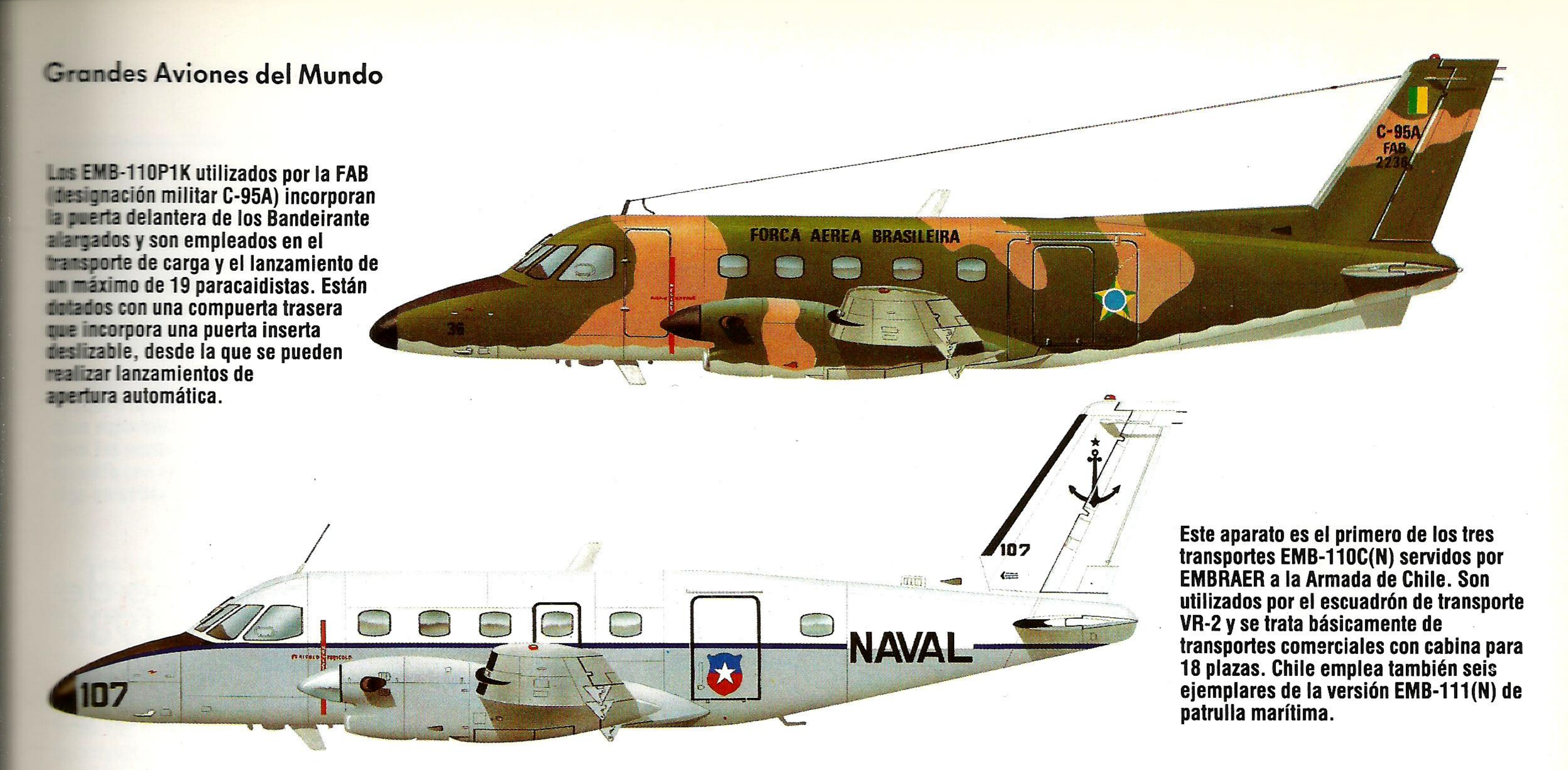
El concepto del Bandeirante fue creado en junio de 1965 por Max Holste, el famoso diseñador francés que también concibió los MH.52, Brussard y Super Broussard (que más tarde se convertiría en el Nord 262). Su equipo de diseño pasó a depender del Centro Técnico Aerospacial (CTA) del Ministerio del Aire brasileño. El requerimiento original pedía un transporte ligero capaz de remplazar a la vieja flota de aviones Beech Super 18 que por entonces utilizaba la Fôrça Aérea Brasileira (FAB). El estudio preliminar recibió la designación de proyecto de PAR-6504 y el avión emergió como un monoplano de ala baja con tren de aterrizaje triciclo retráctil y dos turbohélices Pratt & Whitney Canada PT6A-20 de 550 hp. El perfil de la proa del prototipo se asemejaba al del Broussard Major de Holste y al del prototipo Super Broussard.

El primer IPD-6504 fue construido por el departamento de producción del CTA, el Instituto de Pesquisas e Desenvolvimiento (IPD) de São José dos Campos, y fue puesto en vuelo por el mayor José Ferreira el 22 de octubre de 1968. Fue seguido por otros dos prototipos y una célula de evaluaciones estáticas que fue examinada por el CTA a fin de conceder el certificado de navegación. El IPD-6504 presentaba varios defectos desde un punto de vista técnico y, como era necesario introducir modificaciones, se aprovechó para que la definición del proyecto se ajustase cada vez más a las necesidades reales de la FAB y, si ello era posible, pudiese llenar un hueco existente en el mercado estadounidense de la aviación de aporte y ejecutiva. Las antiestéticas góndolas motrices del primer avión fueron rediseñadas a fin de consentir que los aterrizadores principales pudiesen retraerse totalmente en su interior, sin que quedasen parcialmente expuestos, y para permitir la instalación de motores PT6A-27 de 680 hp. La sección trasera del fuselaje fue alargada, y tanto la cabina como la proa fueron reformadas y adquirieron un aspecto más estilizado. La unidad de cola fue agrandada para compensar la extensión del fuselaje y la mayor potencia motriz, y se aprovechó para incrementar la capacidad de carburante. Ese rediseño implicó también la sustitución de las ventanillas originales, en forma de ojo de buey, por otras cuadradas y el refuerzo de la estructura del fuselaje a fin de acomodar dos puertas en el costado de babor, una delante y la otra detrás del ala. Comparado con el EMB-100 (IPD-6504), el avión definitivo podía tener de 12 a 16 asientos, contra los sólo nueve de pasaje del prototipo.

Tras el primer vuelo del prototipo EMB-110 el 19 de agosto de

La versión de patrulla marítima P-95 del Bandeirante comenzó a ser entregada al servicio costero de la Fôrça Aérea Brasileira en 1978. Se caracteriza por su fuselaje corto, depósitos de borde marginal y el radar de descubierta montado en el morro, incorpora soportes subalares y desde su puerta trasera se pueden lanzar diversas cargas, como equipos de supervivencia (foto R.W. Simpson).





Los EMB-110P1K utilizados por la FAB (designación militar C-95A) incorporan la puerta delantera de los Bandeirante alargados y son empleados en el transporte de carga y el lanzamiento de un máximo de 19 paracaidistas. Están dotados con una compuerta trasera que incorpora una puerta inserta deslizable, desde la que se pueden realizar lanzamientos de apertura automática.

Este aparato es el primero de los tres transportes EMB-110C(N) servidos por EMBRAER a la Armada de Chile. Son utilizados por el escuadrón de transporte VR-2 y se trata básicamente de transportes comerciales con cabina para 18 plazas. Chile emplea también seis ejemplares de la versión EMB-111(N) de patrulla marítima.

1972, la FAB llevó a cabo su evaluación oficial y confirmó su satisfacción respecto del nuevo modelo. Su designación militar fue C-95 y los tres primeros ejemplares fueron entregados a la FAB en enero de 1973, a los que se unirían otros cuatro antes de que acabase el año. Los primeros lotes de C-95 fueron versiones estándar de transporte que equiparon a cinco *Esquadrão de Transporte Aéreo* (ETA) estacionadas en diversas bases distribuidas por el país. Estos aviones pertenecían a la versión de fuselaje corto del Bandeirante, con un interior normalizado para 12 plazas, pero posteriormente la FAB recibió el alargado C-95A, que estaba basado en el EMB-110P1 comercial y que cumplía la doble misión de transporte de carga y avión de lanzamiento de paracaidistas. Mientras que el C-95 presentaba la habitual puerta trasera, el C-95A estaba dotado con la delantera para el acceso de la tripulación y los paracaidistas, así como una gran puerta trasera de carga con mecanismo de apertura hacia arriba. Esta última incorporaba una puerta inserta deslizable que permitía el lanzamiento de paracaidistas por el método de apertura automática.

En poco tiempo aparecieron en el arsenal de la FAB otras versiones del Bandeirante. Este servicio recibió cuatro EC-95 para la calibración de ayudas a la navegación, tanto militares como comerciales, y seis ejemplares del modelo R-95, que era una variante de fotogrametría aérea que presentaba un carenado ventral para conformar una bodega de cámaras. Una pequeña puerta de apertura eléctrica consentía la actuación de las cámaras verticales Zeiss RMK A8.5/23 y RMK A15/23, y el interior del avión había sido equipado para tres especialistas y sus consolas correspondientes. Para misiones de búsqueda y salvamento, entró en servicio la variante alargada SC-95B con el 2.° Esquadrão del 10.° Grupo de Aviação; esta unidad recibió asimismo la versión EMB-111A de vigilancia marítima. Designado P-95, el EMB-111 entró en servicio en 1978 y fue también adoptado por la Armada de Chile como EMB-111A(N). Si bien está basado en el C-95, el P-95 fue considerablemente modificado, con motores PT6A-34, más potentes, y depósitos de borde marginal que elevan la capacidad de combustible a 2 545 litros y dan al avión una autonomía próxima a las ocho horas. Tres soportes subalares pueden aprovecharse para suspender bombas, cargas de profundidad y contenedores triples de cohetes, mientras que en el borde de ataque del ala de estribor aparece un reflector de 50 millones de cujías. El P-95 presenta un gran radomo de proa que acomoda la antena del radar de descubierta Cutler-Hammer APS-128 SPAR-1, que está interconectado con un sistema de navegación inercial Litton LN-33 y da al avión una potente capacidad de descubierta naval. Una puerta trasera de apertura hacia adentro permite a la tripulación lanzar equipo de supervivencia o paracaidistas de salvamento.



Los prototipos EMB-100 Bandeirante fueron concebidos como transportes ligeros para la FAB, con la designación militar de YC-95. Estos primeros aparatos presentaban ventanillas redondas y una proa similar a la del Nord 262, pero estos rasgos desaparecieron en el ampliamente rediseñado EMB-110 de serie.

El CTA concedió al Bandeirante el certificado de navegación civil el 20 de diciembre de 1972 y el cuarto aparato de producción (un EMB-110C) fue entregado a Transbrasil Airlines en marzo de 1973. Transbrasil recibió otros cinco Bandeirante y fue posteriormente integrada en la nueva red de aerolíneas regionales como parte de la Nordeste Aéreas Regionais S.A. En la actualidad dispone de una flota de cinco EMB-110C, dos EMB-110P y un EMB-110P2 para cubrir una zona oriental del país que comprende desde Belo Horizonte y Rio en el sur a Salvador y Recife en el norte. Por entonces se establecieron otras aerolíneas acogiéndose a la ley puesta en vigor en noviembre de 1975, que dividió las rutas internas de Brasil en áreas geográficas.

Configuraciones ejecutivas

Otra aplicación del Bandeirante reside en el campo de la aviación ejecutiva y la de taxi aéreo. En consecuencia, EMBRAER ofreció en su día los EMB-110E y EMB-110J, con cabida para siete y ocho pasajeros, respectivamente. El Bandeirante normalizado de aerolínea presenta filas de tres asientos, dos a un lado y uno al otro del estrecho pasillo central. Estos asientos están normalmente acabados en cuero resistente. La versión ejecutiva reemplaza este interior por dos grupos de asientos en disposición *club*; se trata de cómodos asientos totalmente reclinables que gozan de mucho mayor espacio entre sí que en las disposiciones de alta densidad. Uno de los primeros compradores fue la compañía Sudeco de taxi aéreo, al tiempo que buen número de organizaciones de empresa adquirieron este modelo antes que sus más directos competidores como los Beech King Air y Swearingen Merlin. Estos usuarios corporativos comprenden Furnas Centrais Electricas S.A., que actualmente dispone de dos aviones, y gran número de empresas nacionalizadas y gobiernos federales del país, como el Goberno do Estado de Pernambuco y el Governo do Estado de Minas Gerais. Algunos aviones de aerolínea han sido también equipados con asientos de tipo ejecutivo con la intención de ofrecer más comodidades en los vuelos de larga duración.



Air Spirit comenzó a operar en 1984 desde Dallas en la cobertura de comunidades locales. El N143EM fue uno de los seis EMB-110P1A Bandeirante encargados por esta aerolínea, que están equipados con una gran puerta trasera de carga y una delantera de pasaje.

El VH-MWW es un EMB-110P2 construido en 1978 para la Masling Commuter Services de Sydney (Australia). Este avión fue incorporado a Wings Australia cuando ésta absorbió a Masling en 1981; más tarde fue alquilado a East Coast Airlines, que efectúa servicios de aporte locales en Tamworth y la propia Sydney.

Como se había previsto, el principal mercado de las versiones *commuter* del Bandeirante fue Estados Unidos. La Federal Aviation Administration no tuvo ninguna prisa a la hora de conceder su certificación, probablemente en el marco de una política de protección a las compañías estadounidenses productoras de aviones a turbohélice. Sin embargo, en 1978 se firmó un acuerdo de distribución entre EMBRAER y Aero Industries de Los Angeles (una empresa poseedora de varias aerolíneas regionales en EE UU), y la FAA accedió a conceder el necesario certificado de tipo. El Bandeirante hubo de hacer frente a una considerable oposición, proveniente tanto de las aerolíneas como de las constructoras del país, pero todo ello sirvió de poco y no pudo impedir que las compañías aéreas menores comenzasen a interesarse. En mayo de 1979, los usuarios estadounidenses del Bandeirante comprendían Wyoming Airlines con tres aviones, Mountain West Airlines con cuatro y Transmountain Airlines, de Denver (Colorado), con otros tres.

En la actualidad existen unos 100 Bandeirante en servicio con aerolíneas locales norteamericanas. Algunas de ellas disponen de flotas nada desdeñables, en las que el Bandeirante sirve para llenar el bache entre los aparatos ligeros de ocho a diez plazas y los turbohélices mayores de 30 a 40 asientos. Provincetown-Boston Airlines es un buen ejemplo de lo dicho. Es una de esas pocas compañías que operan en dos zonas diametralmente opuestas; en verano cubre rutas en el área de Boston, que comprenden un triángulo formado por La Guardia y Nueva York en el sur, Burlington y Vermont en el norte y comunidades menores tales como Martha's Vineyard, Hyannis y Nantucket, en las vecindades de Boston. En la temporada invernal, la aerolínea traslada gran parte de su flota a Florida y opera desde Miami y Tampa a destinos tales como Sarasota, Punta Gorda, Cayo Hueso y Daytona Beach. Dependiendo de las distancias y de los factores de carga, Provincetown-Boston utiliza una amplia flota de Cessna 402 Utilitiliner con nueve pasajeros y en trayectos de una hora. Sus quince Bandeirante actúan en rutas de 400 a 480 km, en las que sus 18 asientos y capacidad de carga bastan para un avión que no sobrepasará los 2 130 m de altitud y que no necesita estar presionizado. Cuando debe cubrir rutas de mayor densidad, PBA emplea todavía algunos Douglas DC-3 y, en algunos casos, dispone de aviones presionizados como los Martin 4-0-4 y el turbohélice NAMC YS-11.

Dash Air empleó este EMB-110P1 durante un corto período a comienzos de 1984 en sus rutas californianas. Al igual que otras compañías de aporte, Dash Air tuvo una carrera muy corta y hubo de suspender todas sus operaciones en setiembre de 1984. El N144EM fue posteriormente vendido a San Juan Airlines (foto R.W. Simpson).

Los EMB-110P1 y EMB-112P2 pusieron un primer pie en Europa en 1977, cuando varios aviones fueron vendidos a aerolíneas regionales francesas. Air Littoral utiliza cuatro ejemplares del modelo EMB-110P2 en la cobertura de una red que irradia desde su base central de Montpellier-Frejorgues a unos 29 destinos en el sur de Francia, así como en España e Italia. Los Bandeirante comparten esa red con el Nord 262 y el Beech 99, y son utilizados principalmente en rutas de Montpellier a Nantes, Niza, Rennes, Valencia y Venecia de forma regular. Otra aerolínea francesa es Brit Air, cuyos cuatro Bandeirante vuelan a Rennes y Quimper cada fin de semana.

Difusión a nivel mundial

En la actualidad existen 22 Bandeirante en servicio con aerolíneas británicas. La mayoría de ellos han sido importados para satisfacer las necesidades del mercado petrolífero del mar del Norte y han entrado en servicio con aerolíneas de reciente creación, como Air Ecosse y Air Shetland. También las compañías de segundo nivel establecidas de antiguo han elegido el Bandeirante, que figura en las flotas de Loganair, Dan-Air y Air UK. Esta última llegó a poseer a un tiempo seis aviones de este tipo, que utiliza tanto en rutas interiores como en servicios internacionales de corto alcance; los Bandeirante, por ejemplo, remplazaron a los Handley Page Herald de esta aerolínea en la ruta de Gatwick a Rotterdam, y vuelan también entre Southend y Rotterdam. El principal usuario británico es Fairflight que, con base en Biggin Hill, cubre los servicios de Air Ecosse y alquila sus Bandeirante a Mobil y a la British National Oil Corporation. Asimismo, emplea un EMB-110P1 de cambio rápido de configuración interior en el servicio Datapost del departamento de Correos británico; ese Bandeirante, con una librea enteramente roja, comparte el servicio nacional Datapost con un Cessna Titan y un Shorts 360, con los que cubre servicios nocturnos de distribución por todo el país, de forma similar a los Aviocar de la Dirección General de Correos española.

Durante muchos años, el sistema Allegheny Commuter ha dado buenos resultados en Estados Unidos. En virtud de este método, las rutas de baja densidad de Allegheny fueron transferidas a título de concesión a aerolíneas menores, que a partir de entonces tuvieron acceso a la organización de Allegheny. Ello evolucionó hasta convertirse en un método generalizado de esas compañías menores de aprovechar la estructura básica de la empresa madre, aún cuando sus rutas no siempre coincidían con las de Allegheny. En el marco de este sistema de aporte, el Bandeirante se ganó el favor de varias aerolíneas; un sistema similar patrocinado por Air Florida dio lugar a los cuatro EMB-110P1 de Finair Express, pintados en los colores de AF. El sistema Allegheny fue copiado por British Caledonian, que vio la oportunidad de aprovechar la flota de aviones Bandeirante de Genair, de Liverpool, para crear un servicio de aporte que complementase las rutas principales de British Caledonian. Así, British Caledonian Commuter Services proporciona enlaces con Gatwick desde Humberside, Leeds/Bradford, Liverpool, Teesside y Norwich empleando los Bandeirante, pintados en una versión de la librea de British Caledonian. En julio de 1984 Genair se apartó de esa asociación, pero los Commuter Services siguieron por medio de la compañía Connectair, que opera los Bandeirante a Amberes, mientras que otras aerolíneas emplean los Shorts 330 según el mismo sistema.



El Bandeirante ha tenido una amplia aceptación entre las compañías de tercer nivel británicas, particularmente entre las dedicadas al lucrativo negocio petrolífero en el mar del Norte. Este EMB-110P1 fue utilizado por Centreline Air Services Ltd, de Biggin Hill, en calidad de versión convertible de carga (foto R.W. Simpson).

Variantes del EMBRAER Bandeirante

IPD-6504: prototipo de un transporte de 7 a 9 plazas; peso bruto de 4 500 kg
EMB-100: designación dada por EMBRAER al IPD-6504; denominado **YC-95** por la FAB
EMB-110: como el anterior pero con numerosas modificaciones para incrementar la cabida a 12 plazas y el peso bruto a 5 670 kg; modelo **C-95** de la FAB
EMB-110A: modelo de calibración; designación **EC-95** de la FAB
EMB-110B: modelo de fotogrametría aérea; designación **R-95** de la FAB
EMB-110B1: como el EMB-110B pero con cambio rápido de configuración interior
EMB-110C: transporte de 17 a 19 plazas; los aviones de la Armada de Chile se denominan
EMB-110C(N)
EMB-110E: transporte ejecutivo de siete plazas
EMB-110J: transporte ejecutivo de ocho plazas
EMB-110K1: modelo de carga con una extensión delantera de 85 cm y compuertas traseras de carga; modelo **C-95A** de la FAB
EMB-110P: como el EMB-110C pero para 18 o 20 plazas
EMB-110P1: como el EMB-110K1 pero con cambio rápido de configuración para servicios de carga o pasaje
EMB-110P1K: EMB-110P1 alargado para servir con la FAB como **C-95B**
EMB-110P1K(SAR): versión del C-95B para salvamento costero; designada **SC-95B**
EMB-110P2: como el EMB-110K1 pero destinado a operaciones comerciales con 21 plazas
EMB-110S1: versión de vigilancia geofísica
EMB-111: modelo de vigilancia marítima basado en el EMB-110 básico, con radomo de proa, depósitos marginales, reflector montado en el ala y posibilidad de cargas subalares

Corte esquemático del EMBRAER EMB-110 Bandeirante

1 Cono proa
2 Antena radar
3 Alojamiento aterrizador delantero
4 Puertas aterrizador
5 Sonda pitot
6 Luz de carreteo
7 Horquilla eje rueda
8 Rueda delantera (neumático Goodyear)
9 Aterrizador delantero
10 Puerta carenado aterrizador
11 Toma tierra
12 Compartimiento aviónica
13 Registro acceso compartimiento aviónica
14 Mamparo
15 Parabrisas lateral
16 Paneles centrales parabrisas
17 Dorso panel instrumentos
18 Limpiaparabrisas velocidad variable
19 Asiento del segundo
20 Panel visión directa
21 Asiento ajustable del comandante
22 Palanca mando
23 Pedales timón dirección
24 Antena ADF
25 Unión secciones delantera y central fuselaje
26 Estiba equipaje mano babor
27 Mástil antena
28 Estiba equipaje mano estribor
29 Góndola motriz estribor
30 Ojiva
31 Hélice velocidad constante Hartzell HC-B3TN-3C/T10178H-8R
32 Escuadra guía aerodinámica
33 Luz aterrizaje estribor
34 Revestimiento alar
35 Luz navegación estribor
36 Descargas estáticas alerón
37 Alerón estribor

Brit-Air, con base en Morlaix (al noroeste de Francia), utiliza cuatro EMB-110P2. Esta versión no presenta la gran compuerta de carga propia de la EMB-110P1A, pero en cambio cuenta con provisión para instalar un retrete en la sección extrema de popa.

38 Boca llenado combustible
39 Dos depósitos integrales alares; capacidad total 1 690 litros
40 Flap de doble ranura
41 Antena
42 Conducto aire estribor
43 Ventanillas (siete) estribor
44 Ventanilla salida emergencia (sólo en estribor)
45 Asientos pasaje (cinco por fila)
46 Revestimiento fuselaje
47 Ventanillas (cinco) babor
48 Estructura soporte piso (reforzada para carga)
49 Unión larguero delantero al fuselaje
50 Unión larguero trasero al fuselaje
51 Sección central alar
52 Cuadernas maestras fuselaje
53 Carenado raíz alar
54 Puerta entrada
55 Asientos laterales para tres plazas
56 Antena dorsal
57 Mamparo trasero cabina
58 Conducto aire babor
59 Carenado raíz deriva
60 Toma aire ventilación cabina
61 Unión larguero delantero deriva al fuselaje
62 Estabilizador estribor
63 Contrapeso timón profundidad
64 Descargas estáticas timón profundidad
65 Timón profundidad estribor
66 Deriva cantilever íntegramente metálica
67 Borde ataque deriva
68 Baliza anticolisión
69 Contrapeso timón dirección
70 Articulaciones timón dirección
71 Descargas estáticas timón dirección
72 Estructura timón dirección
73 Compensador superior timón dirección
74 Compensador inferior timón dirección
75 Cono cola
76 Luz trasera navegación
77 Compensador timón profundidad
78 Timón profundidad babor
79 Contrapeso timón profundidad
80 Estabilizador cantilever íntegramente metálico
81 Estructura sección central estabilizadores
82 Unión estabilizadores al fuselaje
83 Cuadernas inclinadas fuselaje
84 Conducción aire
85 Unidad aire acondicionado
86 Mamparo cabina trasera
87 Ventanillas traseras (babor y estribor)
88 Asiento cabina trasera
89 Marco puerta
90 Martinete accionamiento puerta
91 Barandilla
92 Escalones
93 Articulaciones flap
94 Larguero delantero
95 Estructura alar
96 Flap doble ranura
97 Boca llenado combustible
98 Larguero trasero
99 Compensador alerón (sólo el de babor)
100 Articulación alerón
101 Alerón babor
102 Borde marginal babor, de fibra vidrio
103 Luz navegación babor
104 Borde ataque costillas
105 Luz aterrizaje babor
106 Escuadra guía aerodinámica
107 Rueda babor
108 Puertas aterrizador babor
109 Articulación amortiguación
110 Puerta carenado pata aterrizador
111 Pata oleoneumática aterrizador
112 Alojamiento aterrizador babor
113 Estructura góndola motriz
114 Mamparo parallamas
115 Bancada motor
116 Escape
117 Turbohélice Pratt & Whitney Canada PT6A-27
118 Controles paso hélice y puesta automática en bandera
119 Toma de aire
120 Hélice tripala Hartzell

EMBRAER EMB-110 Bandeirante



Especificaciones técnicas

EMBRAER EMB-110P1

Tipo: avión utilitario y de línea de aporte, de 18 plazas

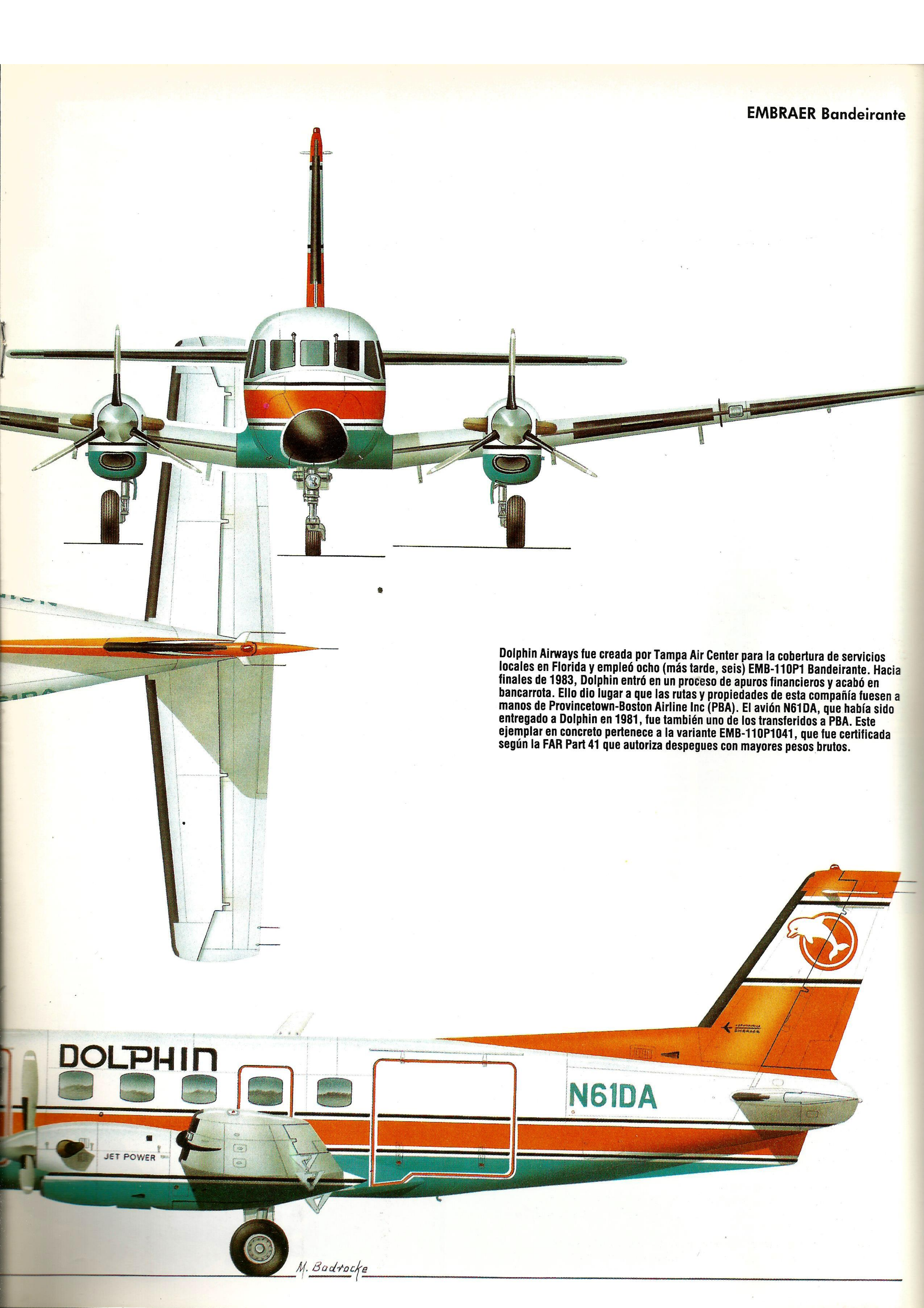
Planta motriz: dos turbohélices Pratt & Whitney Canada PT6A-34 de 750 hp unitarios, equipados con hélices tripalas Hartzell HC-B3TN-3C de velocidad constante

Prestaciones: velocidad máxima de crucero 410 km/h, a 2 440 m; velocidad de crucero económico 340 km/h, a 3 050 m; alcance máximo (a la velocidad de crucero económico y con reservas de 45 minutos) 1 965 km; régimen máximo de trepada al nivel del mar 500 m por minuto; techo de servicio 6 550 m

Pesos: vacío equipado 3 590 kg; máximo en despegue 5 900 kg

Dimensiones: envergadura 15,32 m; longitud 15,10 m; altura 4,91 m; superficie alar 29,10 m^2

Capacidad: dos tripulantes y hasta 18 pasajeros en filas de tres asientos, dos a estribor y uno a babor del pasillo central



Dolphin Airways fue creada por Tampa Air Center para la cobertura de servicios locales en Florida y empleó ocho (más tarde, seis) EMB-110P1 Bandeirante. Hacia finales de 1983, Dolphin entró en un proceso de apuros financieros y acabó en bancarrota. Ello dio lugar a que las rutas y propiedades de esta compañía fuesen a manos de Provincetown-Boston Airline Inc (PBA). El avión N61DA, que había sido entregado a Dolphin en 1981, fue también uno de los transferidos a PBA. Este ejemplar en concreto pertenece a la variante EMB-110P1041, que fue certificada según la FAR Part 41 que autoriza despegues con mayores pesos brutos.

Escuadrones de la RAF

113.° Squadron



El 113.° Squadron se formó en Ismailía, en Egipto, el 1 de agosto de 1917, equipado con aviones RAF B.E.2a para misiones de reconocimiento en favor del Ejército. En octubre marchó la primera patrulla a Palestina para entrar en operaciones y el resto del escuadrón se le unió en noviembre, tras haber incorporado una patrulla de RAF R.E.8. En diciembre entró en acción, empleando un campo de aterrizaje avanzado llamado El Buggar. Estuvo muy activo en las operaciones dirigidas a la captura de Beersheba, trabajando para el XX Cuerpo y el Desert Mounted Corps. Los B.E. se usaron en patrullas de contacto a baja cota y los R.E.8 en salidas de reglaje del tiro artillero y las patrullas de reconocimientos más lejanas.

En enero de 1918, el 113.° se trasladó a Sarona, su base durante el resto de la guerra, y trabajó para el XXI Cuerpo, llevando a cabo reconocimiento a diario y, de vez en cuando, incursiones de bombardeo. También adquirió una patrulla de Nieuport Scout, que mantuvo al escuadrón libre de interferencias enemigas. Antes de la ofensiva británica final, en setiembre, el escuadrón estuvo muy activo, fotografiando todas las defensas turcas, y después tomando parte en los ataques concentrados sobre las columnas turcas en retirada, registrando una plusmarca entre los escuadrones del Oriente Medio al realizar 51 salidas en un solo día. Después del armisticio, el 113.° Squadron volvió a Egipto y el 1 de febrero de 1920 fue disuelto al convertirse en el 208.° Squadron.

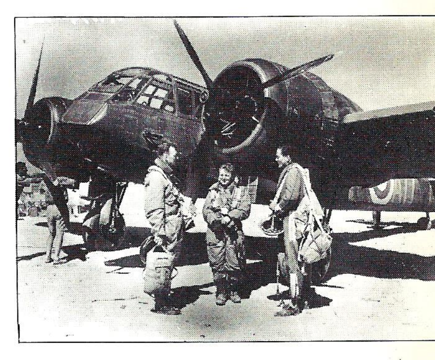
El 113.° se volvió a formar en Upper Heyford como unidad de bombardeo ligero el 18 de mayo de 1937. Al igual que todos los escuadrones de este tipo, se le dotó con Hawker Hind como equipo provisional, pero no estaba programado que el escuadrón permaneciera en Gran Bretaña. De hecho, se trasladó a Egipto casi un año después, llegando a Heliópolis el 11 de mayo de 1938. Pronto se preparó en la nueva zona, pasando por las bases de Amriya y Mersa Matruh, antes de volver a Heliópolis en mayo de 1939 para recibir su equipo bélico, el Bristol Blenheim Mk I. Con ellos pasó a la ofensiva justo tras la entrada de Italia en guerra, bombardeando posiciones italianas el 11 de junio de 1940 en el desierto occidental. Estuvo en activo en esta primera campaña con bombardeos diurnos hasta febrero de 1941, cuando fue retirado para el servicio en Grecia. Allí se dedicó a atacar el avance de las tropas alemanas y hubo de soportar el acoso de la Luftwaffe.

El 15 de mayo se reformó el 113.° Squadron en Ramleh y volvió a Egipto, donde adquirió Blenheim de segunda mano, del 55.° Squadron. Durante los dos siguientes meses entró en acción una vez más en el desierto libio, principalmente a baja cota sobre transportes y aeródromos enemigos. Sin embargo, cuando el Japón entró en guerra en diciembre de 1941 el 113.° Squadron fue retirado del desierto y enviado a Birmania.

Tras establecerse en Mingaladon en enero de 1942, el 113.° comenzó inmediatamente las operaciones con un bombardeo sobre el puerto de Bangkok. Siguieron más incursiones, pero el avance japonés forzó la evacuación del escuadrón de Rangún, donde estaba actuando intensamente contra transportes rodados y fluviales enemigos. No hubo refuerzos ni reemplazamientos, y en marzo tuvo que cesar las operaciones y dispersar sus tripulaciones. El escuadrón fue reconstituido en Asansol, en la India, de nuevo con Blenheim, con los que se desplazó al norte para reanudar los bombardeos sobre los japoneses en Birmania. Durante el año siguiente estuvo en continua acción, desde el norte de Birmania hasta el golfo de Bengala. Embarcaciones fluviales, tropas, depósitos de combustible, aeródromos y transportes militares sufrieron las bombas de los Blenheim Mk IV del 113.° Squadron, que realizó alrededor de 1 300 salidas operacionales.

En setiembre de 1943 el escuadrón se retiró a la India para reequiparse. En Yelahanka cambió sus cansados Blenheim por Hawker Hurricane, diciendo adiós a los artilleros aéreos y a los observadores y navegantes. En un mes pasó a ser nuevamente operacional, primero en la defensa aérea de Madrás, pero al final del año se trasladó a Manipur Road y comenzó reconocimientos armados. En marzo estuvo permenentemente activo en este cometido ofensivo, atacando objetivos de fortuna a baja cota donde quiera que los podía encontrar. Se le encomendaron misiones de «filas de taxis» en abril, atacando objetivos puntuales en la selva designados por los oficiales de enlace en tierra y en colaboración con las tropas británicas. El 113.° fue muy eficaz en estas misiones durante los cuatro meses siguientes y después extendió el alcance de sus operaciones. En octubre realizaba ya 1 000 salidas mensuales, pero esto fue realmente el cénit, pues al año siguiente el ritmo operacional se atenuó.

En abril de 1945 el 113.° Squadron se convirtió a los Republic Thunderbolt y retornó a las operaciones, si bien a bajo ritmo y sin resultados, hasta que en junio se desató una avalancha de operaciones a baja cota.



Cuando estalló la II Guerra Mundial, el 113.° Squadron acababa de recibir los Blenheim Mk I en Heliópolis. Con ellos se desplazó al desierto occidental en junio de 1940 y más tarde a Grecia (foto Imperial War Museum).

Tras tres meses, la guerra terminó y el 15 de octubre de 1945 el escuadrón fue disuelto en Zayatkwin.

El 1 de setiembre de 1946, el 620.° Squadron de Aqir se convirtió en el 113.° Squadron, empleándose en transportes tácticos con el ejército en Palestina, utilizando Handley Page Halifax. Se dedicó a suministrar adiestramiento a los paracaidistas en el marco de las actividades habituales de las fuerzas desplegadas en Oriente Medio y también cubrió las rutas de transporte. Siguió en esta misión sólo ocho meses, antes de ser nuevamente disuelto en Aqir, el 1 de mayo de 1947. El mismo día se formó un nuevo 113.° Squadron en Fairford, Gloucestershire, y se equipó con Douglas Dakota. Otra vez se le encomendó la misión de transporte de apoyo del Ejército, cubriendo, además, algunas de las rutas del Mando de Transporte. Continuó 16 meses antes de ser disuelto el 1 de setiembre de 1948.

Reapareció una vez más, como unidad de misiles superficie-superficie, con IRBM Thor en Mepal, del 22 de julio de 1959 al 10 de julio de 1963.

114.° Squadron



El 114.° Squadron se formó a partir de un núcleo suministrado por el 31.° Squadron de Lahore, la India, en setiembre de 1917. Recibió el mismo equipo que su escuadrón progenitor, los RAF B.E.2c y B.E.2e, además de unos pocos impulsores Farman. Con estos modelos entró en la azarosa misión de patrullar la frontera noroeste.

Cuando terminó la I Guerra Mundial, los cometidos del 114.° aún eran necesarios y continuó sus patrullas, utilizando los mismos modelos otro año. En octubre de 1919 se reequipó por fin (con Bristol F.2b Fighter) y siguió en su misión hasta abril de 1920, en que fue disuelto para convertirse en el 28.° Squadron.

El 1 de diciembre de 1936 se reformó el 114.° Squadron en Wyton para complementar al 139.° en la creación de un ala de bombardeo. Los Hawker Hind eran por entonces los bombarderos diurnos normalizados, pero para el 114.° fueron unos aviones interinos pues había sido elegido para introducir al servicio el nuevo Bristol Blenheim, considerado el bombardero más rápido del momento en todo el mundo. Trágicamente, el primer avión en llegar se estrelló al aterrizar, pereciendo la tripulación. También se produjeron lagunas en el programa de suministro de aparatos, por lo que el escuadrón tuvo que hacerse rápidamente con aviones Hawker Audax al dejar los Hind. Un mes después todo iba bien y el escuadrón entró en un



El 114.° Squadron fue la primera unidad de la RAF equipada con el bombardero Bristol Blenheim Mk I. Recibió sus primeros ejemplares, como el de la ilustración, en Wyton el 10 de marzo de 1937.

El 114.° Squadron desempeñó un único cometido durante 18 meses, las patrullas de seguridad en el transcurso de los incidentes con el EOKA y el levantamiento de 1958-59. Estacionado en Nicosia, empleó sus Chipmunk en reconocimientos a baja cota. El WK586 fue fotografiado al norte de Nicosia.



A la espera de su pasaje en el aeródromo de Blackbuhe, un Hastings C.Mk 1 del 114.° Squadron en 1960. Esta unidad estaba por entonces basada en Colerne y llevó a cabo misiones de apoyo táctico para el Ejército además de cubrir las rutas del Mando de Transporte (foto Robbie Shaw).



programa de urgencia para convertirse a los Blenheim e introducirlos en servicio.

Al estallar la II Guerra Mundial en setiembre de 1939 los Blenheim Mk I habían sido sustituidos por los Mk IV y el escuadrón estaba listo para la acción. Pereo ésta no llegó y a comienzos de diciembre el 114.° marchó a Francia para el servicio con la Fuerza Aérea Avanzada de Interdicción. Allí se empleó en vuelos de reconocimiento a lo largo de la frontera entre Francia y Alemania hasta que mayo de 1940 trajo la *Blitzkrieg* y la guerra real. Al principio hizo reconocimientos a baja cota y bombardeos sobre el avance de las tropas alemanas, pero después su propio aeródromo fue bombardeado y todos sus aviones destruidos. No quedaba otra cosa que hacer salvo evacuar el personal y comenzar de nuevo.

Esto hizo el 114.° en Wattisham y, reequipado, comenzó a atacar los puertos del Canal, donde por entonces (julio) Hitler estaba formando una flota de barcos para la invasión. Éstos y otros blancos cerca del continente fueron insistentemente bombardeados por la unidad, con las consiguientes pérdidas durante el invierno. En primavera, el escuadrón marchó al norte, a Escocia, donde fue «prestado» al Mando Costero para ataques antibuque en el mar del Norte y a lo largo de las costas noruegas. También atacó puertos tan importantes como Bergen, Stavanger y Aalborg. Esto siguió así hasta julio, cuando el 114.° sentó base en West Raynham para centrarse principalmente en intrusiones nocturnas sobre aeródromos enemigos. Sin embargo, también participó en algunos de los mayores ataques diurnos del 2.° Group, tales como las instalaciones de Philips en Eindhoven y la estación energética de Knapsack. Las intrusiones siguieron hasta 1942, especializándose el escuadrón en incursiones sobre aeródromos de caza nocturna (junto a las incursiones nocturnas del Mando de Bombardeo) con el fin de mantener a los cazas alemanes en tierra.

Hacia el final de 1942 el 114.° fue retirado de las operaciones y reequipado con Blenheim Mk VA. Con ellos se desplazó a Gibraltar en noviembre de 1942 y luego voló a uno de los aeródromos argelinos para comenzar bombardeos tácticos en la pugna para expulsar del norte de África a alemanes e italianos. Voló a lo largo de la costa para bombardear Túnez y Bizerta, que los alemanes utilizaban como puertos de apoyo, y también realizó ataques a baja cota sobre aeródromos enemigos y transportes militares. El Blenheim estaba incapacitado para este tipo de operaciones y sufrió muchas bajas hasta abril de 1943, cuando el 115.° Squadron fue reequipado con Douglas Boston. Por entonces, la campaña de Tunicia había casi acabado, por lo que el escuadrón fue desplegado para asistir al 8.° Ejército, que avanzaba desde Trípoli, y atacó a los alemanes e italianos por la retaguardia. El Boston le dio al escuadrón el empuje que necesitaba en sus acciones. Cuando África quedó libre del enemigo, el escuadrón comenzó a preparar el camino para la invasión de Sicilia, bombardeando Pantellaria, Lampedusa y los aeródromos sicilianos.

Sentó base en Italia en octubre de 1943 y durante casi dos años utilizó las sucesivas versiones del Boston, sobre todo en incursiones diurnas en ayuda de los ejércitos que avanzaban. Durante el invierno, sus operaciones quedaron prácticamente suspendidas por el mar de barro en que se habían convertido los aeródromos. Pero cuando el tiempo permitió las operaciones, el escuadrón mantuvo una ofensiva que causó considerables problemas a los ejércitos enemigos. También como objetivos específicos del Ejército, el 114.° fue empleado sobre todo contra carreteras y comunicaciones de ferrocarril y aeródromos.

Al terminar la guerra, el 114.° se trasladó en setiembre de 1945 a Adén, donde se repitió la historia al tomar el escuadrón el papel de vigilancia del protectorado. Pronto se reequipó con de Havilland Mosquito FB.Mk 6 y sirvió con ellos durante un año, antes de disolverse en Khormaksar el 1 de setiembre de 1946 al convertirse en el 8.° Squadron.

Cuando se volvió a formar el 114.° otra vez, once meses después, cambió su cometido completamente. Esto tuvo lugar en Kabril, en la Zona del Canal, el 1 de agosto de 1947. Ahora era un escuadrón de transporte, formando parte integrante del Ala de Transporte del Oriente Medio. Su principal función consistía en cubrir las rutas de transporte de Oriente Medio. Ésta era su ocupación regular, pero además el escuadrón formaba parte de una fuerza táctica de transporte, con la que llevó paracaidistas y lanzó suministros. Otra actividad en la que participó el escuadrón fue en el traslado de los escuadrones de de Havilland Vampire a las bases del Golfo, llevando sus Douglas Dakota y Vickers Valetta al personal de tierra y las tripulaciones. A mediados de los años cincuenta, los problemas de Chipre supusieron un incremento de la actividad del escuadrón, y luego, en 1956, también la necesidad de evacuar el personal de Egipto. El 114.° tuvo que evacuar asimismo a Nicosia, en marzo de aquel año. Desde esta base el escuadrón fue operacional en los lanzamientos de paracaidistas en la campaña de Suez en noviembre de 1956. Cuando terminó este fracaso, la fuerza de la RAF en Oriente Medio se redujo y el 31 de diciembre de 1956 el 114.° Squadron fue disuelto en Nicosia.

Poco después, el escuadrón se volvió a formar con un nuevo cometido. El 20 de noviembre de 1958, en Hullavington, el 114.° se equipó con de Havilland Chipmunk y casi un año después se desplazó con ellos a Nicosia y los usó operacionalmente en reconocimientos antiguerrilla y vigilancia durante los combates contra el EOKA en la isla. Sin embargo, esta operación se llevó a cabo sólo durante cuatro meses y el 14 de marzo de 1959 el 114.° Squadron fue nuevamente disuelto, en Nicosia.

Sin embargo no se dejó morir al 114.° pues el 5 de mayo de 1959 se volvió a formar en Colerne, una vez más en el papel de transporte. Ahora se le dotó con Handley Page Hastings y sirvió como parte del Ala Colerne, como había hecho con los Valetta en Oriente Medio, pero ahora tomando parte en los planes regulares del Mando de Transporte a lo largo del mundo. Esto mantuvo muy ocupado al escuadrón, pues también desempeñó el cometido de transporte táctico, volando regularmente desde Abingdon en conjunción con la escuela de paracaidismo allí situada. Esta función duró dos años, pues en 1961 tomó un nuevo y vital papel; el escuadrón se disolvió en Colerne el 30 de setiembre de 1961 y se volvió a formar al día siguiente en Benson. Allí el escuadrón se dispuso a introducir el Hawker Siddeley Argosy C.Mk 1 en el servicio de la RAF. Este transporte táctico de alcance medio era el sucesor del Hastings, y el 114.° se vio muy ocupado en introducirlo en las rutas del Mando de Transporte. Los primeros Argosy no se sumaron al escuadrón hasta febrero de 1962, pero desde entonces éste puso manos a la obra a toda velocidad para conseguir que los aviones entrasen en servicio. El cometido fue el mismo que con los Hastings y los nuevos aviones mostraron pronto una gran facilidad para los lanzamientos en paracaídas, no solo de personal sino también de equipo, por las puertas traseras. Llegó a participar en varios puentes aéreos de tropas en focos de crisis en los años sesenta, y también aportó aviones para apoyar a los equipos de exhibición acrobática de la RAF, los Red Arrows y los Falcons.

Con la reducción de las fuerzas de la RAF en Oriente Medio, el escuadrón fue requerido en 1967 para mantener un destacamento en el golfo Arábigo, en Bahrain; esto duró cuatro años. Desgraciadamente, el Argosy cayó dentro de los planes de recorte presupuestario de ese período, y al terminar la década los escuadrones de Argosy habían sido reducidos. El 114.° había sido el primer escuadrón en operar con el Argosy y fue también el último. Cuando se disolvió en 1971, el Argosy había terminado su carrera como avión de transporte.

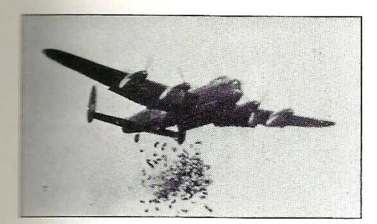


El 114.° Squadron fue la unidad que empleó durante más tiempo el transporte Argosy. Fue el escuadrón que lo introdujo en servicio en 1962 y continuó empleándolo cuando ya los demás escuadrones habían sido reequipados.

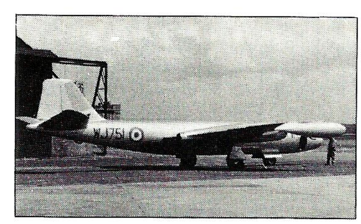


115.° Squadron

Un cabo y 20 soldados del 52.° Squadron de Entrenamiento en Catterick formaron allí mismo el 115.° Squadron el 1 de diciembre de 1917. Este proceso no se completó hasta que la unidad se trasladó a Netheravon en abril de 1918, donde en julio comenzó a equiparse con Hadley Page O/400, aunque no llegaron los pilotos hasta agosto, cuando estaba en Castle Bromwich. Tras unos días el escuadrón marchó a ultramar, instalándose en Rovelles en setiembre. La primera operación fue en la noche del 16 al 17 de setiembre, cuando ocho aviones bombardearon la estación de ferrocarril de Metz/Sablon: se perdieron tres aviones, uno en un aterrizaje forzoso en Luxemburgo y dos al estrellarse por problemas de combustible. Con el armisticio, el escuadrón había hecho 15 incursiones y soltado 26 toneladas de bombas. El 4 de marzo de 1919 el 115.° volvió a Inglaterra y fue disuelto en Ford Junction el 18 de octubre. Cuando los planes de expansión de la RAF se pusieron en marcha a mediados de los años treinta, se volvieron a formar muchos escuadrones, incluido el 115.°, que lo hizo a partir de la Patrulla B del 38.° Squadron, en Marham el 15 de junio de 1937. Al principio tomó prestados los Fairey Hendon (bombarderos nocturnos) del 38.°, pero tras dos meses tuvo ya un equipamiento de aviones propios, los Handley Page Harrow. A pesar de las interrupciones, el 115.° llegó a ser operacional en un año, formando parte de la fuerza de bombardeo en expansión del 3.^{er} Group. Los Harrow, sin embargo, no habrían servido de nada si la guerra hubiera estallado en ese momento y en marzo el escuadrón comenzó a reequiparse con Vickers Wellington, con los que se preparó intensamente ante la inminencia de la guerra. Al estallar ésta, el 3 de se-



Durante la II Guerra Mundial el 115.° Squadron sirvió con el 3.er Group del Mando de Bombardeo, y acabó con el Avro Lancaster.



El único reactor puro empleado por el 115.° Squadron fue el English Electric Canberra B.Mk 2, que utilizó entre 1954 y 1957.



El papel de calibración y transmisiones fue responsabiidad del Argosy desde 1968 en adelante; el XN814 era uno de los E.Mk 1 del escuadrón.



Hoy, el 115.° Squadron emplea Andover E.Mk 3 en sus tareas de calibración. Estos aviones se desplazan por todos los aeródromos de la RAF, utilizan todas las ayudas a la navegación y comprueban su precisión (foto Robbie Shaw).

tiembre, el 115.° era de nuevo operacional. Su primera operación tuvo lugar el 8 de octubre, en que fue enviado a atacar a la flota alemana en Noruega pero no avistó ningún buque. La primera incursión del escuadrón con éxito fue el 3 de diciembre, cuando fue bombardeado un buque alemán en Heligoland. Su formación fue acosada por cazas enemigos, pero el escuadrón no perdió ningún avión. Éste fue el final de las incursiones diurnas, aparte de las salidas sobre el mar del Norte realizadas muy de tarde en tarde. Por las noches el escuadrón efectuó incursiones «Nickel» (lanzamiento de panfletos) hasta marzo de 1940, cuando voló al norte para atacar los buques alemanes que formaban parte de la flota de invasión de Noruega, siendo Bergen y Stavanger los principales objetivos; durante estas incursiones el escuadrón perdió su primer aparato bajo el fuego enemigo.

Con la invasión alemana de Bélgica y los Países Bajos, el escuadrón comenzó su larga asociación con el Ruhr, bombardeando de noche, sobre todo refinerías de petróleo e instalaciones ferroviarias. Cuando la posición en Francia empeoró, el 115.° se concentró en bombardeos tácticos para apoyar a los ejércitos en Francia. Cuando esta campaña terminó, el 115.° volvió al ataque sobre Alemania y su industria, entrando cada vez más en el Reich y alcanzando Berlín el 28 de agosto de 1940. En setiembre, la unidad se dedicó a bombardear las embarcaciones invasoras en los puertos del Canal. Lentamente, el escuadrón fue conociendo los pros y los contras del bombardeo nocturno, sufriendo víctimas en este proceso y descubriendo que el principal problema en un país sometido a bloqueo era encontrar su camino hacia la supervivencia. El Mando de Bombardeo era entonces el único medio de contraatacar Alemania, por lo que la ofensiva de bombardeo tenía alta prioridad y el 115.° llevó a cabo incursiones noche tras noche.

En noviembre de 1941 el Wellington Mk III sustituyó al Mk I, proporcionando al escuadrón una mayor flexibilidad y más potencia de fuego desde la torreta trasera; el «Gee» se había normalizado, lo que mejoró la calidad de las incursiones. Otro método para aumentar los efectos de las incursiones fue evaluado por el 115.° y otros escuadrones del 3.er Group en marzo de 1942, cuando se lanzaron bengalas para iluminar los blancos para las formaciones de bombardeo. A esto siguió rápidamente la primera incursión de mil bombarderos contra Colonia el 30 de mayo. En setiembre el escuadrón cambió su tradicional base de Marham por la de Mildenhall, trasladándose poco después a la satélite de East Wretham. Aprovechando las largas noches de invierno, el escuadrón partió para objetivos italianos, siendo Turín el primero de ellos, en noviembre de 1942. Por entonces el Wellington había quedado anticuado para la ofensiva sobre Alemania, por lo que el escuadrón quedó relegado al minado de puertos en los primeros meses de 1943. Después, en marzo, vinieron los Avro Lancaster y, para sorpresa del escuadrón, eran de la versión con motores Hercules, la Mk III. Desgraciadamente, esta versión tenía un bajo techo de vuelo, pero el 115.° fue la primera unidad en operar completamente con el modelo.

En marzo de 1944 los Lancaster con motores Hercules comenzaron a ser remplazados por los Mk I y Mk II con motores Merlin, que proporcionaron al escuadrón mayor flexibilidad en sus operaciones. Progresivamente, se fue dedicando al ablandamiento de las defensas en Francia antes de la invasión, y también al desesperado intento de eliminar, como fuera posible, los enclaves de lanzamiento de las V-1 en Francia y Bélgica antes de que éstas pudiesen abatirse sobre el sudeste de Inglaterra. Ahora, muchas de sus incursiones eran diurnas y sobre Francia, pero Alemania siguió en el centro de su ofensiva nocturna, a la que volvió cuando los ejércitos aliados se establecieron en Francia. Por ello, durante el invierno de 1944-45 formó parte de muchas de las devastadoras incursiones típicas de los últimos meses de la guerra. Su última operación tuvo lugar el 24 de abril sobre muelles de embarque ferroviarios; el escuadrón acabó la guerra con 5 392 salidas sobre sus espaldas. Tras el final de las hostilidades realizó lanzamientos de víveres sobre los Países Bajos, seguidos de vuelos de repatriación de prisioneros de guerra desde Alemania e Italia.

El escuadrón fue entonces asignado a la «Tiger Force», una fuerza de bombardeo que se preparaba para atacar el propio territorio japonés. Recibió Lancaster modificados para su uso en Extremo Oriente, pero antes de que el escuadrón pudiese ser enviado al este la guerra terminó. En lugar de desaparecer, el escuadrón fue reduciéndose gradualmente en tamaño, dificultándose así su servicio debido a los recortes del personal de vuelo a causa de la desmovilización. Los pocos años que siguieron fueron deplorables, pero el 115.°, al igual que otros escuadrones, no fue disuelto y en 1948 las cosas mejoraron cuando la RAF sentó su estructura permanente para los tiempos de paz. Se realizaron despliegues en ultramar, en Egipto y Sudán, en la operación «Sunray» y lentamente aumentaron los ejercicios en la propia Gran Bretaña. El puente aéreo de Berlín y la guerra de Corea demostraron a todos que no existía una paz real. En setiembre de 1949 los Lancaster fueron finalmente sustituidos por los Avro Lincoln, pero esto fue sólo una medida temporal.

En marzo de 1950 las tripulaciones del 115.° fueron enviadas a EE UU para entrenarse en los Boeing B-29 Superfortress, de los que 85 serían suministrados a la RAF para servir hasta que los bombarderos a reacción británicos entrasen en servicio. El 115.° fue el primero en recibir estos bombarderos Washington, que se trajo a Gran Bretaña, a Marham, su base inicial, el 13 de junio de 1950. Entonces estuvo muy ocupado en convertirse en una fuerza operacional, participando en los ejercicios de defensa aérea y enviado un avión al festival de la RAF celebrado aquel año en Farnborough. En 1951 y 1952 el escuadrón formó parte de la élite del Mando de Bombardeo, especialmente en el empleo del radar operacionalmente. El escuadrón estaba representado al completo en la revista de la RAF que pasó la reina Isabel II en Odiham en 1953; uno de sus aviones se hallaba en la exhibición estática y el resto del escuadrón participó en la masiva parada en vuelo.

Al año siguiente el 115.° se convirtió al English Electric Canberra, junto a los otros escuadrones de Marham. Llevó tiempo acostumbrarse al repentino incremento de las prestaciones y aprender las nuevas técnicas requeridas. Aquel año el escuadrón realizó una única misión: llevar científicos para que pudiesen observar el eclipse del sol. Al año siguiente el 115.° tomó parte en los vuelos a ultramar y también ganó el Efficiency Trophy. Se realizaron vuelos similares en 1956 y aquel otoño el 115.° fue designado para apoyar a los escuadrones en Canberra que operaron en la campaña de Suez. Continuó en activo hasta 1957, en que fue disuelto en Marham el 1 de junio.

El 21 de agosto de 1958 el 116.° de Watton se convirtió en un nuevo 115.° Squadron. El escuadrón tenía ahora un cometido totalmente diferente. Formaba parte del 90.° Group de Transmisiones y su misión era un poco prosaica pero vital: calibrar desde el aire todas las instalaciones de radio y radar en los aeródromos de la RAF. Después en aquel año se trasladó a Tangmere, donde permaneció cinco años en esta misión y también tomó parte en la calibración de instalaciones navales. Asimismo empleó unos pocos Vickers Valetta durante uno o dos años, durante los que se le encomendó una misión distinta, la de evacuación médica. Al cabo de cinco años el 115.° volvió a Watton y tres años después reasumió su papel habitual.

En 1968 el escuadrón se reequipó con Hawker Siddley Argosy E.Mk 1, con los que se trasladó a Cottesmore, reteniendo algunos Vickers Varsity durante otros 18 meses. Uno de estos últimos fue el que realizó la última salida de calibración de un «Gee», por lo que el escuadrón se precia de ser el primero y último usuario de este dispositivo. Por entonces sus salidas de calibración se habían ampliado hasta cubrir bases de Extremo Oriente y los aviones del 115.° se podían ver en todos los sitios donde había aeródromos de la RAF. También experimentó, en 1972, el uso de sus propios radares como medio de descubierta naval, asumiendo así un posible compromiso marítimo. Esa función siguió realizándose desde Cottesmore hasta 1976, cuando el escuadrón se trasladó a Brize Norton. Una vez instalado, el Argosy fue rápidamente sustituido por el Hawker Siddeley Andover E.Mk 3, con el que el escuadrón ha seguido en las misiones de calibración hasta hoy en día, tras haberse trasladado a Benson en enero de 1982.

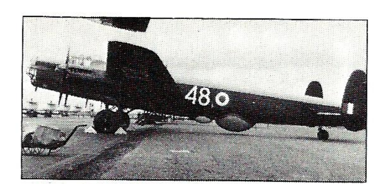
116.° Squadron



El 116.° se formó por primera vez en Andover el 31 de marzo de 1918 y se trasladó al día siguiente a Bicester. Allí comenzó a prepararse como escuadrón de bombardeo nocturno utilizando aviones RAF F.E. 2b como material de vuelo. El propósito era que la unidad se equipase con Handley Page O/400 y fuese a unirse con la Fuerza Aérea Independiente en Francia. Sin embargo, cuando estaba alcanzando su estátus operacional con los F.E., la guerra estaba tan cerca de su final que el 116.° nunca recibió los O/400 y fue disuelto en Bicester poco después del armisticio, en noviembre de 1918.

Una de las cosas más necesarias al comienzo de la II Guerra Mundial eran aviones que volasen continuamente por los cielos de Gran Bretaña para calibrar instalaciones de radar y de defensa antiaérea. El Westland Lysander era ampliamente utilizado para estas misiones. El 17 de diciembre de 1941 la 1.ª Patrulla ACC de Hatfield creció a nivel de escuadrón y se convirtió en el 116.° Squadron. Tenía un aeródromo base y patrullas destacadas a lo largo de Gran Bretaña, centrándose en salidas «Lizzie» de calibración de los mencionados sistemas antiaéreos. Hacia el final del año su cometido se amplió y recibió cazas Hawker Hurricane para realizar bombardeos en picado y ataques a baja cota ficticios sobre las tropas británicas en entrenamientos. Los Lysander fueron sustituidos por otros modelos, especialmente Airspeed Oxford, y el escuadrón continuó cumpliendo estas necesarias funciones hasta el final de la guerra en Europa. Fue disuelto el 26 de mayo de 1945.

El 116.° Squadron fue reformado nuevamente a partir del Escuadrón de Calibración en el Establecimiento Central de Transmisiones de Watton, el 1 de agosto de 1952, equipado con Avro Auson y Avro Lincoln. En 1954 se estandarizó con los Vickers Varsity para este cometido y durante los cuatro años siguientes sus aviones aparecían desempeñando esta misión vital en todos los sitios donde tuviese bases la RAF. El 21 de agosto de 1958 el 116.° Squadron fue disuelto al convertirse en el 115.° Squadron en Watton.



El 116.° Squadron ha estado vinculado a las misiones de calibración que forman parte de la función del Mando de Transmisiones. En 1953 usaba aviones Anson y Lincoln.



El 1954, el 116.° Squadron se equipó totalmente con el Varsity para la calibración, un tipo que se mostraría ideal. El WL622 fue fotografiado de visita en Shepherd's Grove.

117.° Squadron



En la I Guerra Mundial, el 117.° tuvo una carrera un tanto desafortunada. Se formó por primera vez en Beaulieu el 1 de enero de 1918 para prepararse como escuadrón de bombardeo diurno para el servicio en Francia. Se equipó con Airco D.H.4, pero cuando estaba listo para ir al frente Occidental el modelo quedó obsoleto, por lo que el escuadrón fue disuelto el 4 de julio de 1918 y su personal enviado a otras unidades. El 1 de setiembre de 1918 se volvió a formar en Norwich y comenzó a prepararse, pero un mes después su personal fue de nuevo redestinado y tuvo que empezar de nuevo.

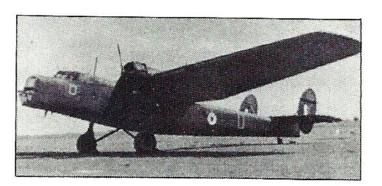
Tras el armisticio, el 117.° se trasladó a Wyton y recibió Airco D.H.9, con los que se trasladó a Irlanda para cooperar con el Ejército en el mantenimiento de la seguridad durante los tumultos. Sirvió en este melancólico cometido hasta el 31 de enero de 1920, en que fue disuelto para formar el 100.° Squadron en Gormanstown.

El escuadrón no se volvió a formar hasta la II Guerra Mundial, creándose a partir de la Patrulla C del 216.° Squadron en Jartúm el 30 de abril de 1941. En noviembre se trasladó al norte, a Egipto, donde empezó a realizar salidas de apoyo al desierto occidental, llevando suministros al Ejército y a los puestos avanzados de la RAF en la batalla contra Rommel. Para ello, cambió completamente su material de vuelo, comenzando con Douglas DC-2 y de Havilland D.H.86B, pero cambiando pronto a Douglas DC-3, Lockheed Lodestar y Lockheed Hudson.

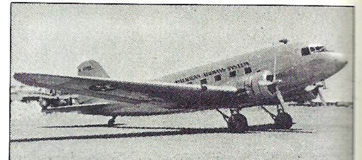
Desde el comienzo de la batalla de El Alemain hasta el final de 1942, se centró en el apoyo al 8.° Ejército hasta que se ganó la guerra en el norte de África. Ello redujo la necesidad de semejante fuerza de abastecimiento, por lo que el 117.° se retiró en octubre de 1943 tras un corto período de tiempo en Italia y se trasladó a la India. Allí se equipó completamente con Douglas Dakota, y tras una corta preparación en la zona, comenzaron las operaciones en febrero con lanzamientos de suministros a las fuerzas Chindit. Ambos tipos de operaciones requerían una gran pericia de las tripulaciones dedicadas a ellas. En el verano de 1944 el escuadrón se dedicó también a los vuelos «lanzadera» en el reducto del Imphal, que otra vez tuvieron carácter febril y tenían que realizarse dentro del alcance de los cazas japoneses. Este trabajo continuó hasta noviembre de 1944, cuando el escuadrón se retiró al noroeste de la India a descansar y entrenarse en el remolque de planeadores, preparándose para futuras operaciones. Sin embargo, antes de que pudiera emplear su reciente experiencia fue apostado en el frente de Arakán, donde volvió al lanzamiento de suministros. También tuvo unos pocos Stinson Sentinel que utilizó para recoger bajas en las pistas de la selva.

Cuando la guerra entraba en 1945 y comenzaba la preparación para el avance sobre Singapur, el escuadrón se dedicó a puentes aéreos mayores, pues se necesitaba cantidades superiores de suministros para las tropas avanzadas. En junio, el 117.° ya estaba cubriendo las rutas de transporte e inauguró la India a Rangún; cuando la guerra terminó en agosto se ocupó de este trabajo por completo.

Pero por entonces la flota de aviones Dakota en el área era mayor de lo necesario en tiempos de paz, por lo que el 117.° fue disuelto en Hmawbi el 17 de diciembre de 1945



El escuadrón comenzó su servicio bélico tras ser formado a partir de la patrulla Bombay del 216.° Squadron. Usó este modelo para suministrar transporte de refuerzos en la ruta Egipto-Takoradi, que vio incrementado su tráfico una vez cerrado el Mediterráneo.



Al final de 1941 el escuadrón comenzó la cobertura de las rutas de Egipto usando aviones de transporte apresuradamente requisados, incluido este DC-3 de Pan Am, todavía con los colores de la aerolínea (foto P.H.T. Green Collection).

118.° Squadron



El 1 de enero de 1918 se formó en Catterick el 118.° Squadron en el papel de entrenamiento, trasladándose a Bicester en junio como escuadrón de bombardeo nocturno para integrarse en la Fuerza Aérea Independiente en Francia. Se le dotó con RAF F.E.2b para su preparación, siendo la intención de que se convirtiese al Handley Page O/400 antes de marchar a Francia. Pero este modelo no llegó antes del armisticio, por lo que el plan no se llevó a cabo y el escuadrón fue disuelto en Bicester el mismo mes.

El 118.° no apareció de nuevo hasta la II Guerra Mundial, en que fue reformado como escuadrón de caza en Filton el 20 de febrero de 1941. Se equipó con Supermarine Spitfire y comenzó su carrera operacional en Pembrey en marzo, con patrullas de convoyes. Al mes siguientes tuvo tres rápidos traslados, terminando en Hampshire, donde recibió Spitfire Mk IIA con los que siguió en acción con patrullas y alguna salida de interceptación ocasional. Comenzó a conseguir victorias, si bien la primera fue un «gol en propia meta», pues destruyó un Armstrong Whitworth Whitley en mayo de 1941: pero ello fue intencionado, pues su tripulación ya se había lanzado en paracaidas. En junio, el 118.° comenzó a escoltar unidades de interdicción que atacaban la navegación en la costa francesa. También operó con el Ala Tangmere, base a la que volaba por la mañana, y tras operar duante el día, volvía a Ibsley después, por la tarde

Durante la primera mitad de 1942, el 118.° fue destinado al oeste del país, en Predannack, trabajando para el Mando Costero y volando patrullas de convoyes, pero en verano volvió al Ala Tangmere y participó activamente en «Ramrods», «Rodeos» y «Rhubarbs». Había utilizado los Spitfire Mk VB desde hacía un año, pero ahora éstos no daban la talla frente al Focke-Wulf Fw-190, por lo que el es-

118.° Squadron (sigue)

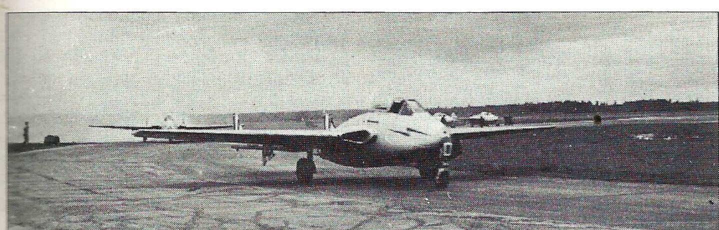
cuadrón se trasladó al norte en enero de 1943 y durante ocho meses estuvo asignado a la defensa metropolitana y a patrullas navales en la costa este. Volvió a la zona operacional en agosto de 1943, durante dos febriles meses, y luego se retiró al norte de Escocia para la defensa naval de las Órcadas. Durante tres meses de 1944 volvió al sur y se le dotó con Spitfire IX para escoltas de bombarderos, y después regresó al frío norte sin ellos.

De julio de 1944 en adelante, todo esto quedó sin embargo atrás, cuando el 118.° volvió al sur con Spitfire IX. Al final del año, el escuadrón se convirtió a los North American Mustang Mk III, con los que realizó escoltas de bombarderos a larga distancia. Esto continuó durante el resto de la guerra en Europa, tras la que el escuadrón permaneció como parte del Mando de Caza hasta el 10 de marzo de 1946, en que fue disuelto en su base de tiempos de paz, en Horsham St Faith.

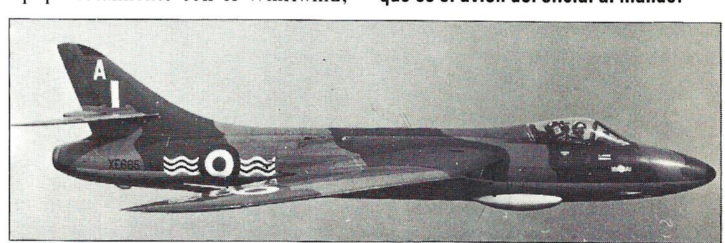
Con la expansión de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica en Alemania tras el estallido de la guerra de Corea, el 118.° se volvió a formar una vez más. Esto tuvo lugar en Fassberg el 16 de abril de 1951. El escuadrón se equipó con de Havilland Vampire y formó parte del ala de ataque al suelo de Fassberg. Se dedicó a entrenamientos muy intensos pues la nueva ala se preparaba para ser una fuerza operacional. Al cabo de un par de años el 118.° se reequipó con de Havilland Venom para realizar la misma misión pero con más efectividad, y fue transferido al Ala Jever en 1955. Allí cambió su cometido por el de caza de interceptación y se reequipó con Hawker Hunter. Con ellos el escuadrón participó sobre todo en el seguimiento de aviones no identificados que entraban en el espacio aéreo de Alemania Occidental, y se mantuvo en un alto grado de preparación para el caso de un masivo ataque desde el este. A raíz de la reducción general de la RAF Germany a finales de los años cincuenta, el escuadrón fue disuelto en Jever el 31 de julio de 1957.

El escuadrón se encargó de un cometido para él inusual cuando se reformó en Aldergrove el 12 de mayo de 1960. Se creó a partir de la Patrulla Sycamore del 228.° Squadron, cuya misión era la de búsqueda y salvamento. Para este cometido la unidad se equipó totalmente con el Whirlwind, ya que el nuevo 118.° formaba parte ahora del Mando de Transporte; usó sus helicópteros para transportes de corto alcance, y experimentó en cometidos de vigilancia, control y observación de tráfico. Estas misiones se cubrieron durante dos años, antes de que el escuadrón fuese nuevamente disuelto, en Aldergrove el 31 de agosto de 1961.

Este Sycamore HR.Mk 14 fue utilizado por el 118.° en cometidos de vigilancia local. Había servido antes en la Unidad Conjunta de Evaluación de Helicópteros y con el 32.° Squadron de Northolt para tareas de enlace.




Dos Vampire FB.Mk 5 del 118.° Squadron carretean por las pistas de Fassberg de regreso de una salida. En el morro llevan los característicos rayos de la unidad.



Los Hawker Hunter F.Mk 4 del 118.° Squadron llevaban unos emblemas en colores blanco y negro muy característicos. En el XF665, éstos están compañados de la divisa del jefe del escuadrón, bajo la cabina, que indica que es el avión del oficial al mando.

119.° Squadron



El 119.° Squadron se formó en Andover el 1 de enero de 1918 y se trasladó en marzo a Duxford, donde se equipó con Airco D.H.4 y D.H.9 con la intención de marchar a Francia con este último. Su preparación se prolongó indebidamente, durante todo el verano, y por entonces era evidente que la guerra llegaba a su fin, por lo que el escuadrón fue disuelto en Duxford en noviembre de 1918.

Tan desesperada era la necesidad de aviones de reconocimiento marítimo en el primer año de la II Guerra Mundial que los tres grandes hidrocanoas Short de la Clase G en servicio con BOAC formaron la Patrulla G y, convenientemente militarizados, fueron puestos en servicio en el Atlántico. El 13 de marzo de 1941, en Bowmore, esta patrulla se convirtió en el 119.° Squadron. Tomó prestado aviones de otras unidades, pues mantener tres aviones en servicio en tiempo de guerra sin fuentes de reserva ocasionaba dolores de cabeza; con el tiempo, el 119.° empleó Short Sunderland, Consolidated Catalinas e hidrocanoas Short Clase C. Las patrullas se mantuvieron pero sus resultados eran insatisfactorios, y en agosto de 1941 el 119.° se trasladó a Pembroke Dock sin ningún avión.

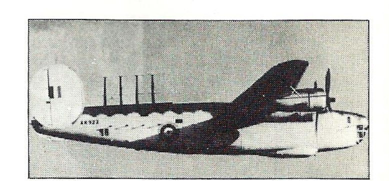
En abril de 1942, el 119.° se mudó a Irlanda, donde recibió aparatos Catalina y volvió a las operaciones, quedando un destacamento en Islandia para cerrar la brecha del Atlántico Central. Los Catalina fueron sustituidos por Sunderland Mk III en noviembre, cuando el escuadrón había regresado ya a Pembroke. Continuó realizando patrullas regulares hasta el 17 de abril de 1943, en que fue disuelto en Pembroke Dock.

El 119.° Squadron se volvió a formar en Manston el 19 de julio, cuando el 415.° Squadron se dividió y fue transferido al Mando de Bombardeo; su patrulla de aviones Fairey Albacore formó el nuevo 119.° Squadron. El Fairey Swordfish cooperó con Vickers Wellington equipados con radar a fin de encontrar mejor sus objetivos, principalmente lanchas rápidas a las que los lentos pero maniobrables Albacore atacaban luego con torpedos o cargas de profundidad. En 1945 los Albacore fueron sustituidos por los Swordfisch Mk III equipados con radar y la unidad tuvo destacamentos en las bases de la costa belga para ampliar su enlace. El escuadrón se dedicó cada vez más a atacar submarinos de bolsillo logrando algunos éxitos contra estos minúsculos blancos. Al terminar en mayo la guerra en Europa, no había motivos para conservar tales operaciones, por lo que el 119.° Squadron fue finalmente disuelto en Bircham Newton el 25 de mayo de 1945.

120.° Squadron

El 120.° Squadron se formó en Lympne el 1 de enero de 1918 para el bombardeo diurno y comenzó a equiparse con Airco D.H.9. La preparación fue lenta por que el D.H.9 tenía problemas motrices y nueves meses después el 120.° fue reequipado con D.H.9A. Por entonces, la guerra estaba prácticamente terminada y el 120.°, en vez de bombardear, fue desviado a una nueva función, la de correo aéreo regular entre Gran Bretaña y Francia. Esto fue toda una ocupación para una nueva unidad, pues cuando los escuadrones operacionales no podían volar por el mal tiempo, los trayectos regulares del 120.° no podían incumplirse, de modo que la unidad aprendió mucho sobre el vuelo con mala meteorología. En verano, basado por entonces en Hawkinge, extendió su alcance a Colonia, desde donde otros aviones distribuían el correo entre las huerzas del Ejército de Ocupación. Pero estos servicios fueron gradualmente recortados por lo que el 120.° tuvo que dejar de operar; su último correo partió por vía aérea el 24 de agosto de 1919 y la unidad se disolvió el 21 de octubre de 1919.

En 1941, la batalla del Atlántico no pogresaba según los intereses de los Aliados. Existía una brecha en mitad del Atlántico en la que los submarinos



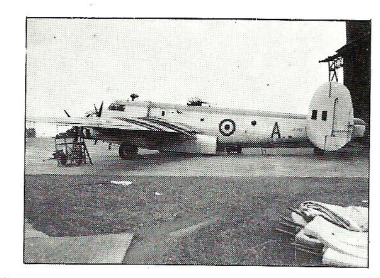
El AM923 era uno de los primeros Liberator Mk I con los que el 120.° se volvió a formar en 1941. Llevaba las enormes antenas de los primeros radares antibuque y estaba armado con cuatro cañones situados bajo el fuselaje.



podían operar sin ser molestados desde el aire y causaban así muchas pérdidas de buques. Pero por entonces la RAF comenzaba a recibir los Consolidated Liberator de Estados Unidos y, como estos aparatos tenían una notable capacidad de largo alcance, los primeros Liberator Mk I fueron asignados al Mando Costero para intentar cubrir esa brecha. El 120.° Squadron se volvió a formar en Nutts Corner, Belfast, para este propósito y se le dotó con Liberator el 1 de junio de 1941.

Cuando llegó 1942 la misión cambió: interdicción antibuque en el golfo de Vizcaya, escoltas de convoyes y búsquedas de incursiones de superficie como el *Prinz Eugen*. En la primavera de 1943 la unidad se trasladó por completo a Islandia y, aunque el «negocio» decayó en verano, el siguiente invierno trajo una gran actividad; en octubre se registraron 20 ataques, con tres victorias confirmadas. Al comienzo de 1944 se sumaron al escuadrón los Liberator Mk V; equipados con reflectores Leigh y un radar ASV mejorado, estos aviones facilitaron al escuadrón el centrarse en ataques nocturnos. En marzo de 1944, el escuadrón volvió a Irlanda, pues ahora el centro de la actividad estaba en los accesos occidentales. Esto se debía a previsiones tomadas sobre los *U-boote* basados en la costa atlántica de Francia.

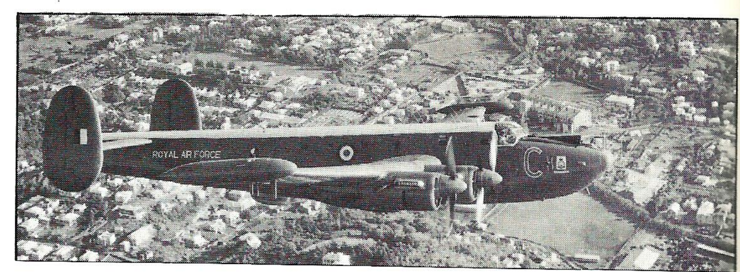
Tras el Día D, y una vez que sus bases fueron ocupadas por las tropas aliadas, los *U-boote* siguieron patrullando pero a un ritmo muy inferior. Poco después, la guerra en Europa terminó y el 120.° Squadron se disolvió el 4 de junio de 1945 en Ballykelly. Podía mantener la cabeza alta, pues era el escuadrón con más *U-boote* hundidos, con un total de 16 confirmados en su tabla de victorias.



El 120.° se convirtió a los Shakleton en abril de 1951. Los MR.Mk 1, como éste, sobrevivieron hasta 1956, aunque fueron complementados con MR.Mk 2 de marzo de 1953 en adelante.

El 1 de octubre de 1946 el escuadrón se volvió a formar en St Eval, en Cornualles, a partir del 160.° Squadron. La nueva unidad llevó a cabo misiones similares en Extremo Oriente, pero volvió a Inglaterra y se reequipó con Avro Lancaster en el papel reconocimiento marítimo. También hizo vuelos de búsqueda y salvamento con botes salvavidas bajo el fuselaje y, de hecho, en 1947 soltó el primer bote desde un Lancaster. El escuadrón se trasladó al cabo de poco tiempo a Leuchars y ha permanecido basado en Escocia desde entonces.

El 1951 se dio al escuadrón la misión de introducir en el servicio el nuevo avión antisubmarino de la RAF, el Avro Shackleton. Ya se había trasladado a Kinloss, y desde allí utilizó estos aviones para recuperar su papel operativo. Ello sucedió al cabo de poco tiempo y le siguieron muchos más escuadrones de Shackleton. Otra función de este modelo era la de actuar como avión de transporte suplementario y, con este cometido, el escuadrón llevó tropas a Chipre en 1956 durante la emergencia del



El 120.° usó los Shakleton durante casi 20 años. Este Mk 3 fue fotografiado a finales de los años sesenta, cuando el número del escuadrón había sido eliminado.

EOKA. La función primaria del 120.° Squadron era seguir de cerca la flota de submarinos soviéticos que iban y venían de los puertos del Ártico y el Báltico; ésta ha seguido siendo su función básica desde entonces. A pesar de ello, envió destacamentos a Singapur y Nueva Zelanda en los años sesenta en los que el 120.° utilizaba ya el Shackleton Mk.Mk 3. Éste fue sustituido en 1971 por el BAe Nimrod R MR.Mk 1, que aportó posibilidades de reconocimiento marítimo realmente modernas. Con el Nimrod, el escuadrón mantuvo destacamentos regulares en Extremo Oriente hasta 1975 y después añadió patrullas de vigilancia pesquera a su función, para seguir pesqueros ilegales. Más tarde el Nimrod MR.Mk 1 fue sustituido por el MR.Mk 2.

Con el Nimrod, el 120.° Squadron ha pasado a formar parte del Ala Kinloss, que utiliza conjuntamente los aviones de los tres escuadrones. Sin embargo, para la revista real de 1977 cada escuadrón presentó un avión y añadió su propio emblema; el XV254 era el representante del 120.° (foto Bruce Robertson).





121.° Squadron

El 121.° Squadron se formó en Narborough el 1 de enero de 1918 como parte de la creciente fuerza de escuadrones de bombardeo diurno que se tenían que equipar con el Airco D.H.9. Cuando se acercaba el verano y se evidenciaba el final de la I Guerra Mundial, aquellos escuadrones que no habían sido todavía declarados operacionales fueron disueltos, y éste fue el destino del 121.° Squadron el 17 de agosto de 1918, todavía en Narborough. En este caso, el escuadrón comenzó a formarse de nuevo, en Bracebridge Heath, el 14 de octubre de 1918, pero el armisticio se firmó 27 días después y supuso que el escuadrón no llegase más lejos.

Cuando el 121.° se reformó una vez más, lo hizo con un cometido totalmente distinto. Su número de identidad fue asignado al segundo de los escuadrones «Eagle» norteamericanos que se formaron en Kirton-in-Lindsey el 14 de mayo de 1941. Se equipó con Hawker Hurricane Mk I y más tarde con Mk IIB, y se preparó con estos modelos. Luego se reequipó con Supermarine Spitfire Mk IIA y se trasladó al norte, a North Weald, donde comenzó a operar y realizó incursiones de caza en el Canal. El mal tiempo del invierno trajo consigo un cielo totalmente cubierto de nubes, ideal para las «Rhubarbs», y el escuadrón pronto tomó parte en estas actividades. El 15 de noviembre destruyó su primer avión alemán. En noviembre recibió Spitfire MK VB, armados con cañones. El 121.° comenzó a encontrarse con los Focke-Wulf Fw 190 y, aunque el Spitfire Mk VB no fue realmente un oponente digno de ellos, consiguió derribar varios.

En setiembre de 1942 el escuadrón se trasladó a Debden, donde se reunió con los otros escuadrones «Eagle», el 71.° y el 133.°. Seis días después, estas unidades fueron disueltas como escuadrones de la RAF e incorporadas a la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos. El 121.° Squadron se convirtió en 335.° Pursuit Squadron el 29 de setiembre de 1942, en Debden.



122.° Squadron

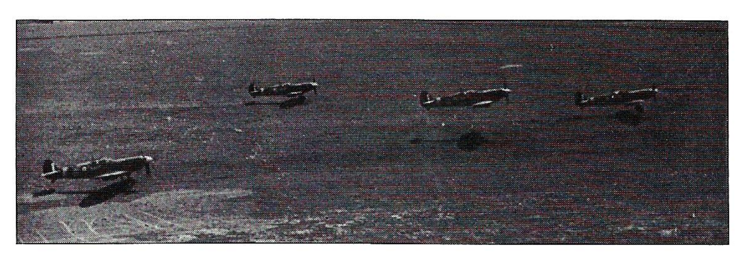
El 122.° Squadron se formó en Sedgford en 1 de enero de 1918 como unidad de bombardeo diurno y fue equipado con Airco D.H.4. Éstos fueron utiizados con fines de preparación, pues estaba previsto que el 122.° fuera operativo con los de Havilland D.H.9. Como ya se explicó en la historia del 121.°, fue un proceso lento y el escuadrón fue disuelto en Sedgford el 17 de agosto de 1918, con los D.H.9 pero antes de llegar a ser operacional.

El 29 de octubre de 1918 el escuadrón se reformó en Upper Heyford. Esta vez la intención era que la unidad se equipase con el nuevo de Havilland D.H.10, un bombardero diurno bimotor, pero antes de que esto pudiese tener lugar se declaró el armisticio y el 122.° Squadron se disolvió una vez más.

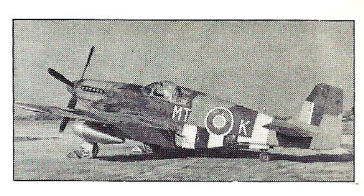
Cuando el 122.° se volvió a formar en la II Guerra Mundial pasó a ser su escuadrón de caza. El lugar fue Turnhouse, cerca de Edimburgo, y la fecha el 22 de mayo de 1941. Se dotó al escuadrón con Supermarine Spitfire Mk I y quince días después comenzó a operar para realizar patrullas de convoyes y proteger el Firth of Forth. Seis meses después se trasladó al sur para formar parte del Ala Hornchurch, con Spitfire Mk IIB armados con cañones, y rápidamente comenzó las incursiones sobre el Canal. Antes de que el año terminase llegaron los Spitfire Mk VB y el escuadrón creció hasta la altura exigida por las operaciones de la primavera de 1942. Aquel año actuó en el seno del ala, tanto desde la misma Hornchurch como de los aeródromos satélite de Fairlop y Martlesham. Jugó un febril papel en las operaciones en torno a Dieppe, en las que destruyó algunos Dornier Do 217. La llegada del Spitfire Mk I en octubre dio por fin al escuadrón la paridad con el Focke-Wulf Fw 190 y su palmarés de aviones enemigos derribados aumentó rápidamente. En la primavera de 1943 el 122.° fue transferido a la 2.ª

Fuerza Aérea Táctica y comenzó a practicar la cooperación con el Ejército y salidas de ataques al suelo, preparándose para la invasión de Francia, que se produciría un año después.

En enero de 1944 el 122.° comenzó a convertirse a los North American Mustang Mk III y fue declarado operacional una vez más en febrero. Su misión era ahora la de dar escolta de largo alcance a los bombarderos del 2.° Group que atacaban objetivos en Francia y los Países Bajos, de acuerdo con la invasión. Dos meses después los Mustang fueron convertidos en cazabombardeos, con lanzabombas bajo las alas, y el escuadrón se entregó a salidas de ataque al suelo de largo alcance, apareciendo allí donde los alemanes menos esperaban acciones de cazabombarderos. Un ataque de gran éxito se produjo sobre el aeródromo de Taraux el 23 de abril, resultando seis Heinkel He111 destruidos y otros cuantos dañados. A medida que se acercaba junio la actividad del escuadrón fue más intensa, simultaneando las salidas «Ranger» con escoltas de bombarderos y, por supuesto, escoltas de remolcadores de planeadores el mismo Día D. Menos de tres semanas después el escuadrón se estacionó en Francia y empezó a usar el Mustang en apoyo directo de los ejércitos aliados. Este episodio duró tres meses, tras los que el 122.° se retiró a Matlask. Desde allí y después desde Andrew Field, pasó el resto de la guerra suministrando escolta de largo alcance a las incursiones de bombardeo diurno del Mando de Bombardeo y la 8.ª Fuerza Aérea de Estados Unidos que partían de Gran Bretaña.



Parte de la Patrulla B del 122.° despega de su base (probablemente Fairlop) en junio de 1942 para otra operación sobre el norte de Francia (foto Imperial War Museum).



El Mustang Mk III FB226 del 122.° Squadron de Grimbergen fotografiado en Andrews Field en octubre de 1944. El avión aún lleva las bandas blancas y negras del Día D.

Al terminar la guerra de Europa, el escuadrón permaneció como parte del Mando de Caza y, en febrero de 1946, fue el tercer escuadrón equipado con el Spitfire F.Mk 21. Pero ello no duró mucho, pues el 1 de abril de 1946, fue finalmente disuelto en Dalcross, ya que el 122.° Squadron fue convertido en el 41 ° Squadron.

123.° Squadron

Un Vickers Supermarine Spitfire Mk II del 123.° Squadron en diciembre de 1941, cuando la unidad estaba basada en Castletown. Su cometido fue principalmente el entrenamiento de conversión operacional hasta que se trasladó a Egipto en febrero de 1942.





Waddington suministró un núcleo inicial para el 123.° Squadron cuando éste se formó allí el 1 de marzo de 1918, pero ese embrión se trasladó ese mismo día a Duxford. Allí creció hasta convertirse en un escuadrón al completo, proyectado como unidad de bombardeo diurno, y en su momento comenzó a prepararse con el Airco D.H.9. Igual que otros muchos escuadrones, llegó demasiado tarde a las operaciones, pues el final de la I Guerra Mundial era ya inminente, por lo que fue disuelto en Duxford el 14 de octubre de 1918.

Sin embargo, el 123.° Squadron fue reformado en Upper Heyford con fines distintos el 3 de noviembre de 1918. Fue totalmente reconstituido con personal canadiense y dotado con D.H.9 como unidad de bombardeo diurno. Se trasladó a Shoreham el 31 de marzo de 1919 y en aquel escenario fue convertido en el 2.° Squadron de la Fuerza Aérea canadiense. El escuadrón continuó en activo hasta su disolución el 5 de febrero de 1920.

El escuadrón reapareció al cabo de 20 años, en que se volvió a formar como escuadrón de caza en Turnhouse el 10 de mayo de 1941. Se equipó con Supermarine Spitfire Mk I y fue inicialmente empleado en la costa este y el estuario de Forth en patrullas de convoy y protección antibuque. Durante la mayor parte de 1941 sirvió realmente como unidad de perfeccionamiento.

En abril de 1942 esta misión terminó y el personal, sin aviones, fue enviado a Egipto. Llegó allí en junio, por la ruta de El Cabo, pero el escuadrón no recibió ningún avión hasta octubre, en que obtuvo unos pocos Gloster Gladiator como aparatos de entrenamiento. Por entonces se hallaba en el golfo Pérsico, y allí recibió al poco tiempo los Hawker Hurricane Mk IIC, con los que fue enviado a Irán para proteger los campos petrolíferos de los ataques aéreos. A los seis meses de esta aburrida misión siguió un traslado al desierto occidental de Egipto, donde el 123.° volvió a su función de patrullas de convoyes, durante una de los cuales consiguió su primer avión alemán destruido, el 12 de junio. El mes siguiente pasó a la ofensiva y realizó salidas de ataque al suelo con Spitfire Mk VC contra objetivos en Creta, como parte de la operación «Thesis». Retuvo sin embargo algunos Hurricane y con ellos se trasladó una vez más al este, marchando a la India, donde en diciembre comenzó a participar en los combates en la zona de Chittagong.

Finalmente el escuadrón consiguió una entidad operacional realmente consistente y al año siguiente se dedicó por completo a ametrallamientos en tierra y suministro de escolta a los bombarderos diurnos, que por entonces eran principalmente Vultee Vengeance; en marzo la proporción de salidas aumentó a 200 por mes. Esta presión se mantuvo hasta junio, cuando el escuadrón se retiró a la India a reequiparse con Republic Thunderbolt Mk I. Esto llevó algún tiempo, pero en diciembre volvió a la acción, aunque con Thunderbolt Mk II. Se embarcó en un período de gran actividad: sus propias «Rhubarbs» de ataque al suelo, escoltas de largo alcance a los Douglas Dakota que lanzaban suministros a las unidades del Ejército tras las líneas japonesas e incursiones de cazabombardero por cuenta propia. Pronto se dedicó a las salidas de «filas de taxis» para el Ejército, atacando objetivos seleccionados por observadores avanzados. El escuadrón luchó bajo una gran presión hasta el 20 de junio de 1945, en que fue disuelto en Bobbili.

124.° Squadron



Formado el 1 de marzo de 1918 en Old Sarum, el 124.° Squadron recibió Airco D.H.4 para prepararse como escuadrón de bombardeo diurno. A este modelo siguió el Airco D.H.9, pero el escuadrón fue disuelto en Old Sarum en agosto de 1918 antes de alcanzar un estátus operacional.

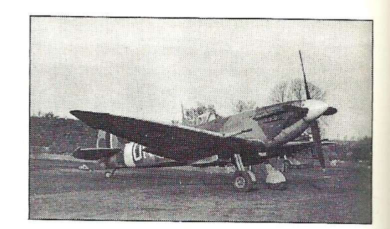
El escuadrón se reformó en Castletown el 10 de mayo de 1941 y se dotó con Supermarine Spitfire Mk I. Cumplió un doble papel, sirviendo como unidad de perfeccionamiento (al igual que el 123.°) para introducir pilotos a la vida operacional de los escuadrones antes de que entrasen en combate, y también para suministrar defensa de la base naval de Scapa Flow. El escuadrón sirvió en este cometido durante seis meses y luego se reequipó con Spitfire Mk VB y voló al sur a formar parte de la famosa Ala de Biggin Hill. Al principio sólo hizo patrullas costeras, pero luego se lanzó a las incursiones de caza y a las misiones de escolta de bombarderos, obteniendo la primera victoria el 17 de diciembre de 1941. El escuadrón se dedicó, con poco éxito, a la presecución del *Sharnhorst* y el *Gneisenau* en febrero de 1942, pero la mayor parte del tiempo lo pasó en los cometidos normales del ala de aquella primavera. En julio de 1942 comenzó a convertirse a los Spitfire Mk VI. Esta variante tenía una cabina presionizada y los bordes marginales alares extendidos para facilitar las operaciones a mayor altitud. Ello era parte de un esfuerzo por interceptar a los Yunkers Ju 86P, aviones de reconocimiento a gran altura que sobrevolaban Gran Bretaña con entera libertad, pero el escuadrón utilizó estos Spitfire de alta cota para suministrar una útil cobertura superior en las incursiones diurnas de los Boeing B-17 norteamericanos. Con estos aviones pudo operar hasta los 12 200 m, una cota muy superior a la de cualquier otro caza de la época. También efectuó unas pocas operacio-

nes con una patrulla de Spitfire Mk VB.

El escuadrón siguió operando en este estilo durante todo 1943, tomando parte los Spitfire Mk IX en operaciones normales de caza ofensiva desde North Weald, Northolt y West Malling, y el Spitfire HF.Mk VII encontraron algunos «clientes», sobre todo Focke-Wulf Fw 190, en sus salidas a alta cota. En marzo de 1944 fue transferido a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica en Church Fenton y se centró en operaciones de escolta sobre Francia en preparación del Día D. Un mes después de la invasión volvió a sus cometidos a gran altitud, dejó la 2.ª FAT y pasó a formar parte de la Defensa Aérea de Gran Bretaña, con Spitfire Mk IX. Como tal, su principal misión era escoltar bombarderos que se dirigían al continente desde Gran Bretaña, y también se dedicó a escoltar a los aviones de transporte en Arhem y las operaciones del cruce del Rin. También, en 1945, volvió su atención al bombardeo en picado, con lazabombas en sus Spitfire, centrándose en ataques de los enclaves de las V-1 en los Países Bajos. Durante dos meses el escuadrón fue desplegado en esta función concreta.

Poco después de la guerra en Europa, el 124.° se trasladó a Molesworth, donde se había instalado la OCU para los cazas a reacción Gloster Meteor, y se convirtió a los Meteor F.Mk 3. Con ellos fue a Bentwaters, donde formó parte de la defensa de Londres hasta ser disuelto el 1 de abril de 1946, al convertirse en el 56.° Squadron.

En 1942 entró en servicio una versión del Spitfire para gran altitud, con cabina presionizada y motor más potente para interceptar a los Junkers Ju 86P de reconocimiento a alta cota. El 124.° Squadron recibió este modelo en julio.



125.° Squadron



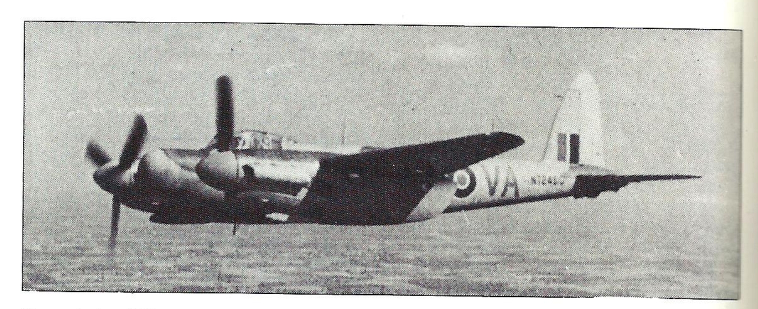
Otro de los escuadrones de bombardeo diurno embrionarios de la I Guerra Mundial fue el 125.° Squadron, formado en Old Sarum el 1 de febrero de 1918; en su momento recibió Airco D.H.4 y después D.H.9. En agosto no había conseguido aun el estátus operacional, por lo que fue disuelto el 1 de agosto de 1918 y su personal enviado a otras unidades de bombardeo diurno en el frente Occidental.

Fue antes de la II Guerra Mundial cuando el 125.° Squadron reapareció de nuevo, formándose en Colerne el 16 de junio de 1941 para salidas de caza nocturna. Fue equipado con Boulton Paul Defiant en principio y declarado operacional tres meses después, con un área de operaciones comprendida entre el sur de Gales y el canal de Bristol. Aunque las tripulaciones del escuadrón entraron muchas veces en acción durante las noches del invierno de 1941-42, nunca consiguieron sostener ningún combate, de modo que en febrero de 1942 el 125.° comenzó una lenta conversión al Bristol Beaufighter con motores Merlin. Los Beaufighter y el clima veraniego dieron al escuadrón más éxitos y al final de agosto seis aviones alemanes habían sido destruidos, y probablemente otro más. El 125.° mantuvo su vigilancia sobre ese sector durante el resto de 1942, pero también envió un destacamento a las Orcadas a interceptar aviones de reconocimiento enemigos enviados a echar un vistazo sobre Scapa Flow: encontró tres Junkers Ju88, que sufrieron los efectos de los cañones del 125.°. A continuación se convirtió al Beaufigher Mk VIF y estuvo muy activo durante las incursiones sobre el sur de Gales a comienzos de 1943.

En la II Guerra Mundial, gran número de hombres del Imperio británico se unieron a la RAF. Fue lógico agruparlos de la mejor forma posible, en unidades que contenían otros hombres de su misma procedencia. El 125.° recibió sobre todo personal de Terranova y se convirtió en el Escuadrón Terranova, con el caribú en su insignia. La segunda mitad de 1943 dio muy poco trabajo al escuadrón, y el siguiente período interesante llegó a comienzos de 1944, con la conversión al de Havilland Mosquito NF.Mk XVII. Con él se desplazó a Hurn (Bournemouth), desde donde empezó a suministrar defensa nocturna a las fuerzas invasoras en junio y también a escoltar los trenes de transportes y planeadores en el Día D; poco después, se vio envuelto en los intentos nocturnos de derribar las V-1 cuando éstas sobrevolaban a través del Canal. Todo ello dio la oportunidad de combatir tanto contra las V-1 como contra los aviones enemigos, convirtiendo este período en uno de los más activos del escuadrón. A medida que avanzó el año el trabajo de las V-1 disminuyó; en octubre, el 125.° se trasladó a Coltishall para dedicarse a la interceptación de los cazas nocturnos alemanes Ju88 que atacaban a los bombarderos británicos cuando volvían a sus aeródromos en las islas. Ésta fue una misión vital y el 125.° vio terminar la guerra mientras se dedicaba a esta función; su última victoria tuvo lugar el 20 de marzo de 1945, lo que elevaba su total a 44 aviones enemigos destruidos, cinco probables y cuatro dañados.

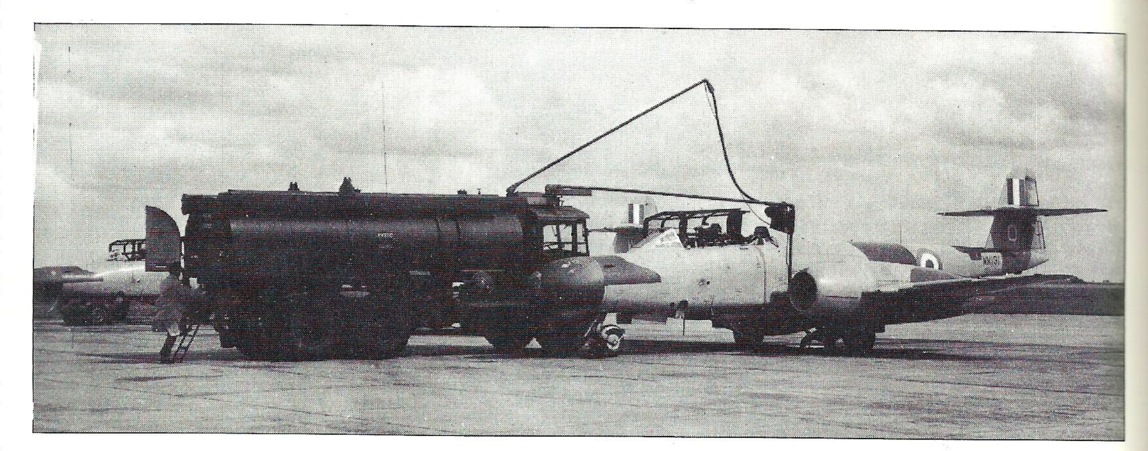
En abril de 1945, el 125.° se trasladó a la base permanente de Church Fenton, donde fue disuelto al convertirse en el 264.° Squadron el 20 de noviembre de 1945.

El 125.° se reformó como escuadrón de caza nocturna en Stradishall el 31 de marzo de 1955. El escuadrón fue reequipado con Gloster Meteor NF.Mk 11 y pronto alcanzó su plena eficacia operacional. Al año siguiente se reequipó con el de Havilland Venom NF.Mk 3 y tomó parte en muchos ejercicios de defensa aérea con ellos hasta disolverse una vez más, el 10 de mayo de 1957 en Stradishall.



Durante los últimos meses de la guerra, el 125.° Squadron usó aviones Mosquito NF.Mk 30 contra las incursiones de los aviones alemanes que atacaban las bases de los bombarderos, y también sobre el mar del Norte para destruir los aviones lanzadores de bombas volantes (foto Imperial War Museum).

Una tarde de verano en Stradishall; un camión cisterna reposta los Meteor NF.Mk 11 del 125.° Squadron para la siguiente salida del 10 de mayo de 1955, al poco tiempo de haberse reconstituido la unidad.





Un de Havilland Venom NF.Mk 3 del 125.° Squadron. Esta unidad utilizó los Venom durante sólo 18 meses, antes de disolverse en Stradishall el 10 de mayo de 1957.

126.° Squadron

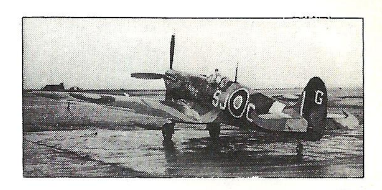


El 126.° Squadron se formó en Old Sarum el 1 de marzo de 1918 y fue equipado con Airco D.H.9, modelo con el que se entrenó. En la práctica sirvió como unidad de instrucción operacional, sin llegar nunca a entrar en combate ni a desplazarse a Francia. Fue disuelto el 17 de agosto de 1918.

El 126.° Squadron se volvió a formar el 28 de junio de 1941 en la isla de Malta. Allí había llegado en junio un grupo de tripulantes del 46.° Squadron en ruta a Egipto. Permanecieron allí y formaron un núcleo, alrededor del que renació el 126.° Squadron. Equipado con Hawker Hurricane, el 126.° fue lanzado febrilmente a las batallas por la defensa de Malta de las continuas y violentas incursiones aéreas que venían diariamente desde Sicilia. Pero ésta no fue la única amenaza: los *U-boote* alemanes merodeaban alrededor de la isla y atacaban a los buques británicos, amenazando también Grand Harbour (Valetta), y el escuadrón se dedicó a ametrallar estos submarinos. Pronto se suspendieron bombas bajo las alas de los Hurricane y el 126.° voló a Sicilia, para atacar los aeródromos desde donde partían los aviones enemigos.

Otra misión que ejecutó el escuadrón fue la provisión de escolta de caza a los convoyes que ocasionalmente intentaban socorrer a Malta. Un convoy trajo los Supermarine Spitfire y el escuadrón se reequipó con ellos en marzo de 1942. Estos aviones dieron al escuadrón una mayor paridad con los aviones enemigos, especialmente los italianos. Aquel año vio la derrota gradual de las fuezas que amenazaban con abatir Malta y lentamente el 126.° pasó de operaciones defensivas a ofensivas, escoltando bombarderos que atacaban Sicilia y la península italiana, y llevando a cabo incursiones de caza. Cuando las tenazas aliadas comenzaron a cerrarse sobre las fuerzas del Eje en África del Norte, por el este y el oeste, el escuadrón pudo contribuir más efectivamente al ataque a Sicilia. A comienzos de 1943, sus Spitfire se convirtieron en cazabombarderos y el escuadrón atacó muchos objetivos sicilianos, preparando el camino para una eventual invasión.

En la primavera de 1944, el sur de Italia estaba lleno de escuadrones de caza, por lo que el 126.° hizo las maletas el 1 de abril y zarpó de vuelta a casa. En Inglaterra se le reequipó totalmente con el Spitfire Mk IX y volvió a ser operacional el 26 de mayo de 1944. Su misión de entonces concernía a la inminente invasión y efectuó «Rhubarbs» a lo largo de las ciudades e instalaciones costeras en preparación del 6 de junio. Aquel día, y los siguientes, el 126.° suministró cobertura superior a las fuerzas que atravesaban el Canal hacia Francia. Luego, se centró en escoltas a los frecuentes bombardeos realizados en cooperación con las fuerzas de tierra en Francia. Esto siguió hasta el final del año, en que el 126.° paró un tiempo para convertirse a los North American



Al cabo de tres años de combatir bravamente en Malta, Italia y Sicilia, el 126.° volvió a Gran Bretaña para participar en el Día D, en el que efectuó patrullas de superioridad aérea sobre las cabezas de playa y escoltó formaciones de cazabombarderos.

Mustang Mk III. En enero de 1945 volvió a las operaciones, volando primero en una serie de escoltas de largo alcance a los bombarderos británicos y norteamericanos que se adentraban en el continente. Por entonces, la guerra estaba a punto de terminar en Europa. El escuadrón se instaló en Hethel tras las hostilidades, volviendo a los Spitfire cuando los Mustang recibidos de Estados Unidos hubieron de ser devueltos.

A raíz de la reducción de la RAF en la inmediata posguerra, el 126.° fue una de las unidades afectadas y fue disuelto el 26 de abril de 1946.

127.° Squadron



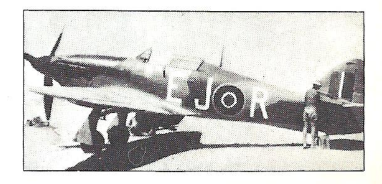
Catlerick fue la base donde se formó el 127.° Squadron el 1 de enero de 1918. Ésta era otra unidad de bombardeo diurno, que recibió los Airco D.H.9, pero no llegó a ser operacional, quedándose en Catlerick y disolviéndose eventualmente allí el 4 de julio de 1918.

El 19 de junio de 1941, la Patrulla F del 4.° Squadron de Habbaniya, en Irak, se convirtió en un nuevo 127.° Squadron, el mismo día fue equipado con Gloster Gladiator y Hawker Hurricane y voló hacia Haditha, en Irak. Al final del mes el escuadrón volvió a Irak y, finalmente, a Habbaniya, donde fue disuelto al ser absorbido por el 4.° Squadron.

El 15 de setiembre de 1941, el personal del 249.° Squadron de Kasfareet formó un nuevo 127.°; al principio, el renacido escuadrón sirvió principalmente como escalón de servicio y patrulla de traslado de aviones, encargada de llevar los Hurricane a los escuadrones del desierto. En febrero de 1942 recibió sus propios Hurricane Mk I, con los que se desplazó a Palestina para la defensa de Haifa y envió también un destacamento a Chipre. En junio, con los Hurricane Mk IIB, entró en el área operacional y se desplazó al desierto occidental, donde entró inmediatamente en acción en los combates de caza que tenían lugar sobre los combates en tierra. Dos Messeschmitts fueron destruidos en el primer combate del 127.°. Durante dos meses voló intensamente en acción y luego volvió a El Cairo para un respiro. Regresó al frente de El Alamein para los combates del invierno y participó en la ruptura del frente.

En enero de 1943, el escuadrón se retiró a Palestina y pasó casi todo el año tranquilamente en misiones de defensa, tanto allí como en Líbano y Chipre, con algún ataque ocasional. En noviembre de 1943 se trasladó a Paphos, en el oeste de Chipre, para salidas de cobertura de las operaciones en las islas del Dodecaneso, volviendo a Palestina poco después.

El escuadrón dejó el escenario mediterráneo en abril de 1944 y volvió a North Weald, en Inglaterra, donde se le dotó con Spitfire Mk IX y se lanzó a los preparativos del segundo frente; ello supuso principalmente operaciones de escolta de bombarderos, pero en mayo sus Spitfire fueron modificados para llevar bombas y se dedicó al bombardeo. A partir de entonces aumentó el *tempo* de sus actividades, formando parte de la fuerza de Spitfire que volaba en apoyo estrecho del Ejército tras haberse mudado a Francia. El propio escuadrón se trasladó a Francia el 20 de agosto para mantenerse cerca de la línea del frente y pasó su tiempo en lo que eufemística-



Los primeros combates serios en que participó el escuadrón tuvieron lugar en la segunda mitad de 1942, durante la retirada de El Alamein. Sus Hurricane Mk IIB se dedicaron principalmente a hostigar a las columnas de vehículos del Eje a lo largo y ancho del desierto occidental.

mente se llamaba «reconocimientos armados» justo en cabeza de los ejércitos que avanzaban. Estas operaciones siguieron, cuando fue posible, a lo largo del invierno y la primavera de 1945, trasladándose el escuadrón a Grimbergen, en los Países Bajos, en octubre de 1945 y a Alemania en abril de 1945. Después vino la rendición alemana y el 127.° Squadron, estacionado en Oldenburg, fue disuelto el 30 de abril de 1945.



128.° Squadron

El 128.° Squadron se formó en Thetford el 1 de febrero de 1918 como escuadrón de bombardeo diurno y fue equipado con Airco D.H.9. Acabó por ser disuelto en Thetford el 4 de julio de 1918.

Como los franceses de Vichy ocupaban Argelia y Marruecos en 1941, existía un peligro potencial para las colonias británicas del África Occidental. Durante algún tiempo un escuadrón de Short Sunderland basado en Sierra Leona había tenido una patrulla de caza en Hastings, y esta patrulla se convirtió en un nuevo 128.° Squadron el 7 de octubre de 1941. Se equipó con Hawker Hurricane Mk I y Mk IIB, y realizó patrullas de sector y algunas «Jim Crow», salidas costeras en busca de fuerzas invasoras por mar o aire. Que la amenaza francesa no estaba inactivo quedó demostrado el 22 de agosto, cuando el sargento Todd del 128.° encontró un Martin 167 Maryland en reconocimiento y lo derribó. Dos meses después se encontró otro, pero escapó y volvió a Dakar. Al año siguiente, el 128.° no pudo entrar en acción. A finales de 1942 el escuadrón envió un destacamento a Gambia para extender su alcance, y también recibió su Supermarine Spitfire Mk VC durante un mes, en octubre. Al año siguiente, la administración de Vichy había abandonado el norte de África a raíz de la operación «Torch»,

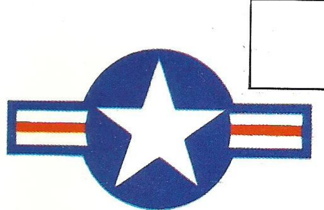


Durante 18 meses, el 128.° Squadron constituyó la defensa de caza del África Occidental, necesaria por la presencia de aviones de la Francia de Vichy.

con lo que se evaporó la necesidad de un 128.° Squadron. En consecuencia, fue disuelto en Hastings el 8 de marzo de 1943.

Continúa en la pág. 3912

US Marine Corps (2)



UNIDADES DE VUELO DE PRIMERA LÍNEA DEL US MARINE CORPS

Escuadrones de Caza (VMFA)

VMFA-115	F/A-18A Hornet
VMFA-122	F/A-18A Hornet
VMFA-212	F-4S Phantom
VMFA-232	F-4S Phantom
VMFA-235	F-4S Phantom
VMFA-251	F/A-18A Hornet
VMFA-312	F-4S Phantom
VMFA-314	F/A-18A Hornet
VMFA-323	F/A-18A Hornet
VMFA-333	F-4S Phantom
VMFA-451	F-4S Phantom
VMFA-531	F/A-18A Hornet

Escuadrones de Ataque Ligero (VMA)

VMA-211	A-4M Skyhawk
VMA-214	A-4M Skyhawk
VMA-223	A-4M Skyhawk
VMA-231	AV-8A Harrier
VMA-311	A-4M Skyhawk
VMA-331	A-4M Skyhawk
VMA-513	AV-8A Harrier

Escuadrones de Ataque Todotiempo (VMA [AW])

VMA(AW)-121	A-6E Intruder
VMA(AW)-224	A-6E Intruder
VMA(AW)-242	A-6E Intruder
VMA(AW)-332	A-6E Intruder
VMA(AW)-533	A-6E Intruder

El «Huey» sirve desde hace años con el US Marine Corps, a través de modelos progresivamente mejorados. En la actualidad, la versión más utilizada es la UH-1N, con capacidad para 14 plazas en su cabina principal agrandada. Tres escuadrones de primera línea y dos de la Reserva están equipados básicamente con este tipo, que forma parte de una importante fuerza de helicópteros cuyas principales áreas de operación son el Oriente Medio y el norte de Europa. En tiempos de despliegue operativo, por lo menos dos UH-1N se integran en cada escuadrón mixto.

Escuadrones de Helicópteros Medios (HMM)

HMM-161	CH-46 Sea Knight
HMM-162	CH-46 Sea Knight
HMM-163	CH-46 Sea Knight
HMM-164	CH-46 Sea Knight
HMM-165	CH-46 Sea Knight
HMM-261	CH-46 Sea Knight
HMM-262	CH-46 Sea Knight
HMM-263	CH-46 Sea Knight
HMM-264	CH-46 Sea Knight
HMM-265	CH-46 Sea Knight

Escuadrones de Entrenamiento

HMH-361	CH-53 Sea Stallion
HMH-362	CH-53 Sea Stallion
HMH-363	CH-53 Sea Stallion
HMH-364	CH-53 Super Stallion
HMH-461	CH-53 Sea Stallion
HMH-462	CH-53 Sea Stallion
HMH-463	CH-53 Sea Stallion
HMH-464	CH-53 Super Stallion

Escuadrones de Helicópteros de Ataque (HMA)

HMA-169	AH-1T Sea Cobra
HMA-269	AH-1T Sea Cobra
HMA-369	AH-1T Sea Cobra

Escuadrones de Helicópteros Ligeros (HML)

HML-167	UH-1N Iroquois
HML-267	UH-1N Iroquois
HML-268	UH-1N Iroquois

Escuadrones de Observación (VMO)

VMO-1	OV-10 Bronco
VMO-2	OV-10 Bronco

Escuadrones de Transporte y Repostaje (VMGR)

VMGR-152	KC-130 Hercules
VMGR-252	KC-130 Hercules
VMGR-352	KC-130 Hercules

Escuadrón de Reconocimiento Fotográfico (VMFP)

VMFP-3	RF-4B Phantom

Escuadrones de Contramedidas Electrónicas (VMAQ)

VMAQ-2	EA-6B Prowler

Escuadrón Experimental de Helicópteros (HMX)

HMX-1	CH-46, CH-53
UH-1N, VH-53, VH-3, VH-46	

Escuadrones de Entrenamiento

VMFAT-101	F-4S Phantom
VMAT-102	A-4 Skyhawk
VMAT(AW)-202	A-6E Intruder
VMAT-203	AV/TAV-8 Harrier

UNIDADES DE VUELO DE LA RESERVA DEL USMC

Escuadrones de Caza (VMFA)

VMFA-112	F-4 Phantom	Dallas, Texas
VMFA-321	F-4 Phantom	Andrews, Maryland

Escuadrones de Ataque Ligero (VMA)

VMA-124	A-4 Skyhawk	Memphis, Tennessee
VMA-131	A-4 Skyhawk	Willow Grove, Pennsylvania
VMA-133	A-4 Skyhawk	Alameda, California
VMA-134	A-4 Skyhawk	El Toro, California
VMA-142	A-4 Skyhawk	Jacksonville, Florida
VMA-322	A-4 Skyhawk	South Weymouth, Massachusetts

Escuadrones de Helicópteros Medios (HMM)

HMM-764	CH-46 Sea Knight	Tustin, California
HMM-767	CH-46 Sea Knight	Nueva Orleans, Louisiana
HMM-770	CH-46 Sea Knight	Whidbey Island, Washington
HMM-774	CH-46 Sea Knight	Norfolk, Virginia

Escuadrones de Helicópteros Pesados (HMH)

HMH-769	CH-53 Sea Stallion	Alameda, California
HMH-772	CH-53 Sea Stallion	Willow Grove, Pennsylvania
HMH-777	CH-53 Sea Stallion	Dallas, Texas

Escuadrones de Helicópteros Ligeros (HML)

HML-771	UH-1 Iroquois	South Weymouth, Massachusetts
HML-776	UH-1 Iroquois	Glenview, Illinois

Escuadrón de Helicópteros de Ataque (HMA)

HMA-773	AH-1J Sea Cobra	Atlanta, Georgia

Escuadrón de Contramedidas Electrónicas (VMAQ)

VMAQ-4	EA-6A Intruder	Whidbey Island, Washington

Escuadrón de Observación (VMO)

VMO-4	OV-10 Bronco	Atlanta, Georgia

Escuadrón de Transporte y Repostaje (VMGR)

VMGR-234	KC-130 Hercules	Glenview, Illinois

Departamento de la Armada, Washington DC

Comandante del Marine Corps, Cuartel General del US Marine Corps Washington DC

Comandante General de las Fuerzas de Marines de la Flota del Atlántico, Norfolk, Virginia (CGFMFLant)

2.ª Ala de Aviones, Cherry Point, Carolina del Norte
2.ª División de Marines (Reforzada), Camp Lejeune, Carolina del Norte
2.ª Fuerza Anfibia, Camp Lejeune, Carolina del Norte
Infantes de Marina de la FMFLant, Camp Lejeune, Carolina del Norte

Comandante General de las Fuerzas de Marines de la Flota del Pacífico, Camp H.M. Smith, Hawai (CGFMPac)

1.ª Ala de Aviones, Iwakuni, Japón
3.ª Ala de Aviones, El Toro, California
1.ª División de Marines (Reforzada), Camp Pendleton, California
3.ª División de Marines (Reforzada), Camp S.D. Butler, Okinawa
1.ª Fuerza Anfibia, Camp Pendleton, California
3.ª Fuerza Anfibia, Camp S.D. Butler, Okinawa
1.ª Brigada de Marines, Kaneohe Bay, Hawai
Infantes de Marina de la FMFPac, Twenty-nine Palms, California

